1997 no. 19

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 31 januari 1997 (Stb. 62), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 en van het Visserssvaartuigenbesluit in verband met de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301), en met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering.

Uitgegeven, 9 april 1997

De minister van Justitie en Publieke Werken,

E.J. Vos

BESLUIT van 17 maart 1997 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van Aruba van het besluit van 31 januari 1997 (Stb. 62), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 en van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301), en met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering.

IN NAAM VAN DE KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit:

Besluit van 31 januari 1997 (Stb. 62), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 en van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301), en met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering.

Heeft opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 17 maart 1997

O. Koolman

Besluit van 31 januari 1997 (Stb. 62), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 en van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301), en met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juli 1996, nr. 96005402, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op het op 11 november 1988 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1988 inzake het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, met Bijlagen (Trb. 1989, 134 en Trb. 1990, 56) en het op 11 november 1988 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1988 inzake het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1989, 135 en Trb. 1990, 57), op Resolutie MSC.31(63) van 23 mei 1994, houdende wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 en op Resolutie 1 van 24 mei 1994 van de Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen die partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1996, 18), op verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320), alsmede op de artikelen 3, 3a, 4, 4a, 6, 7 en 9 van de Schepenwet;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 12 november 1996, nr. W 09.96.0277/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer van Waterstaat van 27 januari 1997, nr. 96009058, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Schepenbesluit 1995[1] worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:
1. Na de aanhef wordt ingevoegd:
wet: de Schepenwet;.

2. Na «Radioreglement» en de daarbij gegeven omschrijving wordt ingevoegd:
ISM–code: de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (International Safety Management Code), vastgesteld bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie;.

3. Het woord «tankschip» en de daarbij gegeven omschrijving wordt vervangen door:
tankschip: een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast voor het vervoer in bulk van vloeibare lading van ontvlambare aard;
chemicaliëntankschip: een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van vloeibare lading zoals vermeld in de opsomming van minimumeisen per stof, behorende bij de door Onze Minister voor een zodanig schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g;
gastankschip: een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van lading bestaande uit vloeibaar gemaakt gas of andere stoffen zoals vermeld in de opsomming van minimumeisen, behorende bij de door Onze Minister voor een zodanig schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g;
combinatietankschip: een schip ingericht voor het vervoer van afwisselend olie en stortladingen;
olietankschip: een schip dat is gebouwd voor of aangepast aan voornamelijk het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen combinatietankschepen en elk chemicaliëntankschip indien dit schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;
bulkcarrier: een schip dat in het algemeen is gebouwd met een enkel dek, top–zijtanks een hopper–zijtanks in de vrachtruimen en dat is bestemd voor het vervoer van stortlading, waaronder worden begrepen ertsschepen en combinatietankschepen;

1 Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 26 september 1996, Stb. 518 (AB 1996 no. 79).

hogesnelheidsvaartuig: een vaartuig dat een maximum snelheid in meters per seconde kan ontwikkelen gelijk aan of groter dan $3{,}7\nabla^{0,1667}$, waarin ∇ = waterverplaatsing gemeten op de ontwerp–waterlijn (m^3);.

4. Na «leeftijd van een schip» en de daarbij gegeven omschrijving worden ingevoegd:
klassebureau: een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de wet en krachtens artikel 6 van dit besluit;
verjaardatum: de datum van afgifte van de eerste certificaten voor een bepaald schip, in elk kalenderjaar, volgend op het jaar waarin de eerste certificaten zijn afgegeven;.

B

Na artikel 1A wordt een nieuw artikel 2 ingevoegd, luidende:

Artikel 2 Scheepsindentificatienummer

Een schip van 100 ton of meer is voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer dat voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

C

De hoofdstukken II en III worden vervangen door twee nieuwe hoofdstukken, luidende:

HOOFDSTUK II CERTIFICATEN

Artikel 3 Algemene certificaten

1. Een certificaat als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet wordt alleen afgegeven indien:
a. de eigenaar van een passagiersschip of een schip van 500 ton of meer beschikt over een geldig conformiteitsdocument (document of compliance) als bedoeld in de ISM–code voor de bedrijfsvoering van de organisatie;
b. een passagiersschip of een schip van 500 ton of meer een veiligheidsmanagementcertificaat (safety management certificate) als bedoeld in de ISM–code aan boord heeft.
2. De certificaten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet zijn:
a. voor elk schip dat is gebouwd op of na 21 juli 1968 en dat een lengte heeft van 24 meter of meer: een internationaal certificaat van uitwatering (international load line certificate);
b. voor andere schepen dan die, bedoeld onder a: een nationaal certificaat van uitwatering;
c. voor alle schepen: een nationaal certificaat van deugdelijkheid.

Artikel 4 Certificaten voor bepaalde schepen

De certificaten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet zijn voorts:
a. voor passagiersschepen: een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (passenger ship safety certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment);
b. voor vrachtschepen van 500 ton of meer: een internationaal veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (cargo ship safety certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment);
c. voor vrachtschepen van 300 ton of meer, maar van minder dan 500 ton: een internationaal radioveiligheidscertificaat (cargo ship safety radio certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment).

Artikel 5 Aanvullende certificaten voor bijzondere schepen

1. Een schip dat vanuit Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba paarden, rundvee, varkens, schapen of geiten vervoert, anders dan als deklading, dient voorts te beschikken over een nationaal dierenvervoercertificaat voor de te ondernemen reis.
2. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat hogesnelheidsvaartuigen, olietankschepen, gas- en chemicaliëntankschepen, bulkcarriers en andere categorieën schepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van bepaalde stoffen of voor bijzondere doeleinden, over bijzondere certificaten dienen te beschikken.

HOOFDSTUK III ONDERZOEKEN EN EISEN

Artikel 6 Aanwijzing klassebureaus

Onze Minister wijst de natuurlijke personen of de rechtspersonen aan, klassebureaus genaamd, waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de wet.

Artikel 7 Klassebureau naar keuze

1. Voordat een eerste onderzoek plaatsvindt voor de verlening van certificaten, andere dan die genoemd in artikel 3, eerste lid, kiest de eigenaar of de bouwer van een schip voor de regels van een bepaald klassebureau. Bij volgende onderzoeken worden de regels van dat klassebureau toegepast. Een schip voldoet met betrekking tot de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting aan de regels gegeven door dat klassebureau, voor zover die regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.
2. Voor de onderzoeken met betrekking tot de certificaten, genoemd in artikel 3, eerste lid, kiest de eigenaar van een schip voor een klassebureau, dat een ander klassebureau kan zijn dat het klassebureau, gekozen op grond van het eerste lid.

Artikel 8 Onderzoeken

1. De bedrijfsvoering van de eigenaar van een passagiersschip of van een schip van 500 ton of meer wordt in verband met het document, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voor de verlening van het document,
b. een hernieuwd onderzoek voor de vernieuwing van het document,
c. jaarlijkse onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de datum van afgifte van het document.
2. Een schip wordt in verband met het certificaat, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder b, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld,
b. een hernieuwd onderzoek voor de vernieuwing van het certificaat,
c. een tussentijds onderzoek in de periode tussen 24 en 36 maanden na de datum van afgifte van het certificaat,
d. onderzoeken om bijzondere redenen.
3. een schip wordt in verband met de certificaten, bedoeld in artikel, tweede lid, en de artikelen 4 en 5, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld,
b. een hernieuwd onderzoek in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na het verstrijken van de geldigheidsduur van het certificaat, voor de vernieuwing daarvan,
c. jaarlijkse onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de verjaardatum,
d. tussentijdse of periodieke onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na ofwel de tweede ofwel de derde verjaardatum,
e. onderzoeken om bijzondere redenen na herstellingen en vernieuwingen aan het schip.
4. Een schip wordt tevens onderworpen aan een onderzoek van de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting volgens de regels van het gekozen klassebureau.
5. Bij ministeriële regeling wordt het aanvullende uitgebreide inspectieprogramma vastgesteld waaraan de in artikel 5, tweede lid, bedoelde schepen zijn onderworpen.

Artikel 9 Conformiteitsdocument

1. Voor de verkrijging van een conformiteitsdocument dient een scheepseigenaar te beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem dat voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage VI. Een eerste onderzoek vindt plaats nadat het systeem ten minste gedurende drie maanden is toegepast in de bedrijfsorganisatie van de eigenaar alsmede aan boord van ten minste één schip van ieder type waarop het systeem betrekking heeft.

2. Een voorlopig conformiteitsdocument met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden wordt afgegeven ten behoeve van een nieuw gevestigde eigenaar dan wel een eigenaar die een nieuw scheepstype in gebruik neemt. Tijdens die periode vindt een eerste onderzoek als bedoeld in het eerste lid plaats. Het onderzoek is voltooid vóór de vervaldatum van het document.
3. Jaarlijks wordt in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de datum van afgifte van het document de doelmatigheid van het veiligheidsmanagementsysteem onderzocht.
4. In de periode van zes maanden voor de vervaldatum van het document vindt een hernieuwd onderzoek plaats naar het veiligheidsmanagementsysteem alvorens een nieuw document wordt afgegeven.

Artikel 10 Veiligheidsmanagementcertificaat

1. Voor de verkrijging van een veiligheidsmanagementcertificaat dient aan boord van het schip het veiligheidsmanagementsysteem van de eigenaar van het schip te worden toegepast. Een eerste onderzoek vindt plaats nadat het systeem gedurende ten minste drie maanden is toegepast.
2. Een voorlopig veiligheidsmanagementcertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden wordt afgegeven ten behoeve van een schip dat voor het eerst door de eigenaar in eigenaar in gebruik wordt genomen. Tijdens die periode vindt een eerste onderzoek als bedoeld in het eerste lid plaats. Het onderzoek is voltooid vóór de vervaldatum van het document.
3. Bij een tussentijds onderzoek dat plaatsvindt tussen 24 en 36 maanden na de datum van afgifte van het certificaat, wordt onderzocht of de bedrijfsvoering op het schip nog voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage VI. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.
4. Een veiligheidsmanagementcertificaat wordt slechts afgegeven indien een kopie van het conformiteitsdocument, geldig voor het desbetreffende type schip, aan boord is.
5. In de periode van zes maanden voor de vervaldatum van het certificaat vindt een hernieuwd onderzoek plaats naar het veiligheidsmanagementsysteem alvorens een nieuw certificaat wordt afgegeven.

Artikel 11 Certificaat van uitwatering

1. Voor de verkrijging en voor de vernieuwing van een internationaal of een nationaal certificaat van uitwatering wordt een schip onderworpen aan een eerste, onderscheidenlijk een hernieuwd onderzoek, dat een volledige inspectie omvat van de constructie en de uitrusting voor zover hieraan bij of krachtens dit besluit eisen zijn gesteld ten aanzien van de uitwatering. Bij een eerste onderzoek wordt bovendien een vrijboordrapport opgemaakt. Het onderzoek is in het bijzonder gericht op de inrichting, het materiaal en de verbanddelen als bedoeld in bijlage I.

2. Bij het jaarlijkse onderzoek wordt onderzocht:
a. of er veranderingen in de romp of in de bovenbouw zijn aangebracht die van invloed zijn op de berekeningen tot vaststelling van de plaats van de uitwateringslijn,
b. of de onderdelen en de middelen voor de bescherming van openingen, de verschansing of het railingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat verkeren,
c. of de vrijboordmerken juist en onuitwisbaar zijn aangebracht, en
d. of de ingevolge artikel 10 van bijlage I vereiste gegevens omtrent de stabiliteit aanwezig zijn.
Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 12 Certificaat van deugdelijkheid

1. Een nationaal certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven nadat:
a. uit een hellingproef is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, bij of krachtens dit besluit gesteld ten aanzien van de stabiliteit,
b. de aan het schip verstrekte zeebrief en meetbrief zijn overgelegd, en
c. de overige certificaten die voor het schip zijn vereist, alsmede geldige certificaten voor de romp en de machine- en elektrische installaties, afgegeven door het klassebureau van het schip, zijn overgelegd dan wel, indien het een schip van minder dan 500 ton betreft, nadat uit een onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, gesteld bij of krachtens dit besluit. Het document inzake de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling, bedoeld in artikel 109, derde lid, wordt als aanhangsel bij het certificaat van deugdelijkheid gevoegd. Voor vrachtschepen van minder dan 500 ton wordt bovendien een uitrustingsrapport bij het certificaat gevoegd.
2. Indien er aanleiding is om in verband met de klassenotatie, de bouw, de toestand of de uitrusting van het schip beperkingen op te leggen betreffende het toe te kennen vaargebied, bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor welk vaargebied of voor welke reizen het certificaat van deugdelijkheid geldig is.
3. Bij het jaarlijkse onderzoek wordt onderzocht of het schip nog voldoet aan de eisen, gesteld bij of krachtens dit besluit. Van het onderzoek wordt een aantekening op het certificaat van deugdelijkheid geplaatst. Schepen van minder dan 500 ton worden bovendien gedurende elk tijdvak van vijf jaar tweemaal onderworpen aan een onderzoek van de buitenzijde van de romp, waarbij de periode tussen twee onderzoeken ten hoogste 36 maanden mag omvatten. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat van deugdelijkheid.
4. Indien een schip wijzigingen heeft ondergaan die van invloed zijn op de voor het schip vastgestelde stabiliteitsgegevens, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verlangen dat het schip opnieuw aan een hellingproef wordt onderworpen.

5. Voorts kan een schip aan een hellingproef worden onderworpen indien de nodige stabiliteitsgegevens niet kunnen worden overgelegd, of indien deze gegevens naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onvoldoende betrouwbaar zijn.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, onder a, indien resultaten van een hellingproef beschikbaar zijn van een zusterschip en ten genoegen van het Hoofd wordt aangetoond dat hieraan betrouwbare gegevens kunnen worden ontleend over de stabiliteit van het schip waarvoor een certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd.

7. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voorts ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, onder a, ten behoeve van een schip dat speciaal is ontworpen voor het vervoer in bulk van vloeistoffen of erts, indien uit resultaten van een hellingproef met een gelijksoortig schip blijkt dat ten gevolge van de afmetingen en de inrichting van het schip de aanvangsstabiliteit in alle te verwachten beladingstoestanden voldoende zal zijn.

Artikel 13 Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen

1. Voor de verkrijging van een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen wordt een passagiersschip onderworpen aan een eerste onderzoek, dat een volledige inspectie omvat van de constructie van het schip, de machine-installaties en de uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels, overeenkomstig de eisen, daaraan gesteld bij of krachtens dit besluit.

2. Een hernieuwd onderzoek omvat een inspectie van de constructie van het schip, de machine-installaties en de uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde, en de ketels en de drukvaten.

3. Een passagiersschip wordt eenmaal per vijf jaar onderworpen aan een deadweight-onderzoek als bedoeld in artikel 22, tweede lid, van bijlage II.

4. Indien een passagiersschip tijdens een bepaalde reis minder personen aan boord heeft dan het in het veiligheidscertificaat vermelde maximum aantal, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een aanhangsel bij het certificaat afgeven, waarin het aantal reddingboten en andere reddingmiddelen wordt vermeld waarmee voor die bepaalde reis kan worden volstaan.

Artikel 14 Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen

1. Voor de verkrijging en voor de vernieuwing van een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen wordt een vrachtschip onderworpen aan een

eerste, onderscheidenlijk een hernieuwd onderzoek, dat omvat de constructie, de machine–installaties en de uitrusting, de romp aan de buitenzijde, de radio–installaties met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, de reddingmiddelen en andere uitrusting, overeenkomstig de eisen, daaraan gesteld bij of krachtens dit besluit.

2. Bij het jaarlijkse onderzoek worden onderzocht:

a. de constructie, de machine–installaties en de uitrusting,

b. de reddingmiddelen en de andere uitrusting van het schip, en

c. de radio–installaties, met inbegrip van die welke worden gebruikt in groepsreddingmiddelen.

Van het onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

3. Ten aanzien van de in het tweede lid, onder a, genoemde onderdelen vindt een tussentijds onderzoek plaats, dat in de plaats treedt van ofwel het tweede ofwel het derde jaarlijkse onderzoek. Van dit tussentijdse onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

4. Ten aanzien van de in het tweede lid, onder b, genoemde onderdelen vindt een periodiek onderzoek plaats, dat in de plaats treedt van ofwel het tweede ofwel het derde jaarlijkse onderzoek. Van dit periodieke onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

5. De buitenzijde van de romp van een vrachtschip wordt gedurende elk tijdvak van vijf jaar tweemaal onderzocht, waarbij de periode tussen twee onderzoeken ten hoogste 36 maanden mag omvatten. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 15 Radioveiligheidscertificaat

1. Voor de verkrijging van een radioveiligheidscertificaat wordt de radio–installatie van een vrachtschip, met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, onderworpen aan een volledige inspectie.

2. Bij het periodieke onderzoek en bij het hernieuwde onderzoek wordt de radio–installatie, met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, onderworpen aan een inspectie. Van het periodiek onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 16 Nationaal certificaat voor dierenvervoer

Een nationaal certificaat voor dierenvervoer wordt afgegeven nadat uit een onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage XX.

Artikel 17 Certificaat van ontheffing

Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ten behoeve van een schip ontheffing verleent van bij of krachtens dit besluit gestelde eisen,

voegt hij aan het desbetreffende certificaat een certificaat van ontheffing toe. Van deze toevoeging wordt een aantekening geplaatst op het oorspronkelijke certificaat. De geldigheidsduur van een certificaat van ontheffing kan niet langer zijn dan de geldigheidsduur van het certificaat waarbij het behoort.

Artikel 18 Uitvoering van de onderzoeken

1. De onderzoeken in verband met een conformiteitsdocument en een veiligheidsmanagementcertificaat worden uitgevoerd door een klasse-bureau naar keuze van de eigenaar van het schip.

2. Indien een schip bij een klassebureau is ondergebracht, dan worden, naast de onderzoeken van de romp en de machine- en elektrische installaties, ook de volgende onderzoeken door dat klassebureau uitgevoerd:

a. het eerste, het jaarlijkse en het hernieuwde onderzoek in verband met het certificaat van uitwatering,

b. het jaarlijkse onderzoek van de uitrusting en het eerste, het hernieuwde, het jaarlijkse en het tussentijdse onderzoek van de constructie van vrachtschepen en

c. het onderzoek van de constructie van passagiersschepen.

3. In alle andere gevallen worden de onderzoeken uitgevoerd door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, indien daartoe dringende redenen zijn, bepalen dat een onderzoek als bedoeld in het eerste of tweede lid niet wordt uitgevoerd door het desbetreffende klassebureau maar door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat het periodiek onderzoek van de uitrusting en van de radio-installatie van een vrachtschip en de onderzoeken van de buitenzijde van de romp worden uitgevoerd door een klassebureau.

Artikel 19 Aanvraag en afgifte van certificaten

1. De aanvraag van certificaten geschiedt schriftelijk bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Bij de eerste aanvraag van een certificaat, niet zijnde een conformiteitsdocument of een veiligheidsmanagementcertificaat, worden overgelegd:

a. de voor de controle van de bouw en de inrichting van het schip noodzakelijke tekeningen,

b. indien voor het schip in een ander land certificaten zijn afgegeven: afschriften van deze certificaten,

c. indien het schip is ondergebracht bij een klassebureau: verklaringen van dat klassebureau betreffende de romp en de machine- en elektrische installaties.

3. Bij de eerste aanvraag van een conformititeitsdocument of een veiligheidsmanagementcertificaat wordt een verklaring overgelegd van het desbetreffende klassebureau dat het eerste onderzoek naar het veiligheidsmanagementsysteem aan de wal en aan boord van het schip is voltooid.
4. Het tijdvak van geldigheid, alsmede nadere voorschriften of beperkingen, verbonden aan het certificaat, worden bij de afgifte op het certificaat aangetekend.

Artikel 20 Weigering van afgifte

Indien een op de Nederlandse Antillen of op Aruba ingediende aanvraag van een certificaat wordt afgewezen, geschiedt de afwijzing schriftelijk en met redenen omkleed door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

Artikel 21 Geldigheidsduur van certificaten

1. Een certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen en een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. Alle overige certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens van het schip beschikt.

Artikel 22 Vernieuwing van certificaten

Na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 21, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot:
a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;
b. voor alle andere certificaten met uitzondering van het conformiteitsdocument en het veiligheidsmanagementcertificaat: een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

Artikel 23 Herstel van de geldigheid

Indien de geldigheid van een certificaat is vervallen omdat een jaarlijks, een tussentijds of een periodiek onderzoek of een onderzoek van de

romp aan de buitenzijde door omstandigheden die buiten de macht van de eigenaar of de kapitein van het schip zijn gelegen, niet binnen de daarvoor gestelde termijn heeft plaatsgevonden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheid van het certificaat herstellen indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

Artikel 24 Vernieuwing van conformiteitsdocumenten en veiligheidsmanagementcertificaten

1. Na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek is een nieuw conformiteitsdocument of een nieuw veiligheidsmanagementcertificaat, in afwijking van artikel 21, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande document onderscheidenlijk certificaat.

2. Wanneer een hernieuwd onderzoek voor een conformiteitsdocument of voor een veiligheidsmanagementcertificaat wordt voltooid na de vervaldatum van het bestaande document of certificaat, is het nieuwe document of certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het onderzoek tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande document of certificaat.

Artikel 25 Afgifte nieuw certificaat

Indien een hernieuwd onderzoek is voltooid en er geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt voor de vervaldatum van het bestaande certificaat, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na de vervaldatum.

Artikel 26 Schip niet in een haven

Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven bevindt waar een onderzoek kan plaatsvinden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen voor een tijdvak van ten hoogste drie maanden ten einde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht te voltooien. Het schip mag die haven niet verlaten zonder nieuw certificaat.

Artikel 27 Korte reizen

De geldigheid van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en waarvan de geldigheid niet reeds uit anderen hoofde is verlengd, kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor ten hoogste een maand worden verlengd. Na de voltooiing van het

hernieuwde onderzoek is het nieuwe certificaat geldig tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat;

b. voor alle andere certificaten: een datum niet later dan vijf jaar na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

Artikel 28 Bijzondere omstandigheden

Indien in verband met schade aan het schip een hernieuwd onderzoek heeft plaatsgevonden meer dan drie maanden voordat een certificaat zijn geldigheid verliest, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijken van de artikelen 22, 26 en 27. In dat geval is het nieuwe certificaat geldig tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek;

b. voor alle andere certificaten: een datum niet later dan vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

Artikel 29 Extra onderzoek

Indien een jaarlijks, een tussentijds of een periodiek onderzoek is voltooid vóór de aanvang van het tijdvak waarin het dient plaats te vinden, worden er één of meer aanvullende jaarlijkse, tussentijdse of periodieke onderzoeken verricht op zodanig gekozen tijdstippen dat de maximum perioden tussen de voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.

Artikel 30 Vervallen van certificaten

Een certificaat van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid indien het schip wordt onttrokken aan de bestemming die het had ten tijde van de afgifte van dat certificaat.

Artikel 31 Handhaving van de toestand na onderzoek

Nadat een onderzoek als bedoeld in de artikelen 11 tot en met 16 is beeindigd wordt de toestand van het schip, voor zover het onderworpen is geweest aan een onderzoek, gehandhaafd in overeenstemming met de regels van het desbetreffende klassebureau. Zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, onderscheidenlijk van het desbetreffende klassebureau indien dit het onderzoek heeft uitgevoerd, mag geen verandering in de toestand van het schip worden aangebracht, voor zover deze toestand aan het onderzoek was onderworpen.

Artikel 32 Wijze van handelen bij schade

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich iets heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade dan wel een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip dan wel de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen of van de andere uitrusting kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk de Scheepvaartinspectie in. Indien het bedoelde voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installaties en een klassebureau het onderzoek, bedoeld in artikel 7, heeft verricht, licht de kapitein tevens het desbetreffende klassebureau in. Indien het schip zich buiten het Koninkrijk bevindt, dienen tevens de bevoegde autoriteiten van de eerstvolgende haven te worden ingelicht, dan wel de autoriteiten van de haven waarin het schip zich bevindt.

2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet voordat de kapitein van de Scheepvaartinspectie of van het desbetreffende klassebureau een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder bezwaar voor de veiligheid van het schip kan worden voortgezet, voor zover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

Artikel 33 Toepassing op niet werktuiglijk voortbewogen schepen

De artikelen 3, eerste en tweede lid, 4 en 5 zijn niet van toepassing op niet werktuiglijk voortbewogen schepen.

D

In artikel 35 wordt «door één der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: door een klassebureau.

E

De artikelen 36 en 37 vervallen.

F

Artikel 43a komt te luiden:

Artikel 43a Voorzieningen voor peilen

1. Tanks en andere ruimten die niet te allen tijde toegankelijk zijn, zijn uitgerust met een voorziening voor peilen.

2. Als voorziening voor peilen worden aangemerkt:

a. peilinrichtingen ingericht voor aflezing op afstand, waarbij de aflezing van de diverse te peilen ruimten op een centrale plaats geschiedt,

b. peilinrichtingen in de vorm van peilglazen,

c. peilinrichtingen, geen peilglazen zijnde, ingericht voor aflezing aan of in de directe nabijheid van de te peilen ruimten, en
d. peilinrichtingen in de vorm van peilpijpen.

3. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a of c, wordt toegepast, is deze van een goedgekeurd type. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld voor de constructie en aanleg van peilinrichtingen als bedoeld in het tweede lid, onder a.

4. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, wordt toegepast, is de desbetreffende tank of ruimte tevens uitgerust met een voorziening voor de controle van het juiste vloeistofniveau.

5. Het vierde lid is niet van toepassing op kleinere tanks, met inbegrip van sludge–, buffer– en lekolietanks, smeerolieaflooptanks, koelwater– en ketelwatertanks alsmede vullingen van laadruimten.

6. De voorziening voor peilen op de vullingen van laadruimten bestaat uit een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, c of d.

7. Indien een tankschip is uitgerust met inertgassysteem, is de peilinrichting voor de ladingtanks van het gesloten type.

8. De voorzieningen voor peilen van ladingtanks aan boord van gas– en chemicaliëntankschepen voldoen aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

9. Waar peilpijpen worden toegepast, komen deze zo veel mogelijk op een veilige en toegankelijke plaats uit boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek. Waar redelijkerwijs niet aan deze eis kan worden voldaan, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat kortere peilpijpen worden toegepast. Korte peilpijpen die onder het vrijboorddek of op een passagiersschip onder het schottendek uitkomen, zijn voorzien van een zelfsluitende kraan. Indien de tanks brandbare vloeistoffen bevatten, wordt tevens voldaan het bepaalde in artikel 15, leden 2.6, 3 en 4, van bijlage IV.

10. Onder peilpijpen zijn stootplaatsjes aangebracht.

11. Indien peilpijpen door laadruimten worden gevoerd, zijn zij aldaar en aan dek zodanig beschermd of zodanig sterk dat zij door het verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

12. Indien op drinkwatertank peilpijpen zijn aangebracht, reiken deze ten minste 15 cm boven het dek.

G

Artikel 45 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het zesde lid, onder a, wordt «een onderzoek als bedoeld in het eerste lid, onder a of d, van artikel 6 van dit besluit» vervangen door: een eerste of een hernieuwd onderzoek.

2. Het zesde lid, onder b, komt te luiden:

b. Onderzoeken aan liften en roltrappen worden verricht door een keuringsinstantie, aangewezen krachtens artikel 5, eerste lid, van de Wet op de gevaarlijke werktuigen, of door een klassebureau.

H

Artikel 51, tweede lid, komt te luiden:
2. Uit een certificaat, afgegeven na een onderzoek, dient te blijken dat de ankers en kettingen voldoen aan de regels die ter zake zijn opgesteld door een klassebureau.

I

In artikel 66, vierde lid, wordt «door één der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: door een klassebureau.

J

In artikel 67a, eerste lid, wordt «de hellingproef als bedoeld in artikel 9 van dit besluit» vervangen door: de hellingproef als bedoeld in artikel 12 van dit besluit.

K

Artikel 92a komt te luiden:

Artikel 92a Hefwerktuigen

Uit een certificaat, afgegeven na een onderzoek, dient te blijken dat de hefwerktuigen die niet reeds krachtens de Arbeidsomstandighedenwet aan toezicht zijn onderworpen en die worden gebruikt voor bergings- en constructiewerkzaamheden, voldoen aan de regels die ter zake zijn opgesteld door een klassebureau.

L

Artikel 97 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het derde lid vervalt, onder vernummering van het vierde, vijfde en zesde lid tot derde, vierde en vijfde lid.
2. In het vierde lid (nieuw) vervalt de laatste volzin.

M

Artikel 97 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede en derde lid, vervalt telkens de aanduiding «a.», alsmede onderdeel b.

2. Het tiende lid komt te luiden:

10. Alle in het eerste, tweede en derde lid bedoelde nautische instrumenten moeten zijn voorzien van een fabriekscertificaat. De instrumenten, bedoeld in het zesde tot en met het negende lid, moeten van een goedgekeurde type zijn en voldoen aan de bij ministeriële regeling gestelde regels.

N

Het opschrift van paragraaf 4 van Hoofdstuk VI komt te luiden:

§ 4. Hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen en strandingen

O

Artikel 100 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het derde lid, onder a, wordt na «artikel 45b» toegevoegd: of artikel 68.

2. Het derde lid, onder b, komt te luiden:

b. Lantaarns die ingevolge de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee aan boord aanwezig zijn, met inbegrip van alle reservelantaarns, moeten van een goedgekeurd type zijn en voorzien van een fabriekscertificaat.

3. In het vierde lid wordt «in Nederland of de Nederlandse Antillen» vervangen door: in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba.

P

Na artikel 100 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 100a Nood–sleepvoorzieningen op tankschepen

Tankschepen van 20 000 ton of meer, met inbegrip van olie–, gas– en chemicaliëntankschepen, met een draagvermogen als bedoeld in artikel 3, onder 19, van bijlage II zijn zowel op het voorschip als op het achterschip voorzien van een nood–sleepvoorziening, die voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

Q

In artikel 108, derde lid, wordt «van de Nederlandse Antillen» telkens vervangen door: van de Nederlandse Antillen of van Aruba.

R

In artikel 113, tweede lid, onder b, wordt «een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende scheepsgezellenopleiding» vervangen door: een door Onze Minister erkende scheepsgezellenopleiding.

S

In artikel 115, eerste lid, vervallen de woorden «bij een in de Nederlandse Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba bekend te maken regeling».

T

In artikel 116, eerste lid, wordt «een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus» vervangen door: een door Onze Minister erkende cursus.

U

In artikel 118 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het opschrift wordt «het gehoor- en het spraakorgaan» vervangen door: het gehoororgaan.

2. In het tweede lid vervalt de aanduiding «a.» voor de eerste volzin alsmede onderdeel b.

3. In het vijfde lid wordt «het gehoor- en spraakorgaan» vervangen door: het gehoororgaan.

V

Artikel 119 wordt vervangen door:

Artikel 119 Verklaringen van geschiktheid en bekwaamheid

1. Een ieder die aan boord van een schip een functie uitoefent of werkzaamheden verricht waarvoor bij of krachtens de Schepenwet, de Wet op de zeevaartdiploma's of het Schepelingenbesluit eisen zijn gesteld, met uitzondering van de eisen, gesteld in artikel 116 van dit besluit, dient bij aanmonstering in het bezit te zijn van een geldige verklaring van geschiktheid en bekwaamheid, afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen die in de genoemde regelingen ten aanzien van die functie of die werkzaamheden zijn gesteld.

2. Bij de aanvraag van een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid worden de kennisbewijzen en de verklaringen omtrent diensttijd, ervaring en leeftijd overgelegd alsmede een medische verklaring van lichamelijke geschiktheid, overeenkomstig de eisen in bovengenoemde regelingen.

3. Een eerste verklaring van geschiktheid en bekwaamheid voor de functies of werkzaamheden van kapitein, stuurman, scheepswerktuigkundige, maritiem officier of radio–operator is vijf jaar geldig, te rekenen vanaf de uitreikingsdatum van het voor de functie of de werkzaamheid vereiste diploma of getuigschrift. Een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid is vijf jaar geldig.

4. Voor het verkrijgen van een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid worden overgelegd:

a. een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid;

b. een medische verklaring van lichamelijke geschiktheid;

c. één van de volgende verklaringen:

1°. een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager in de periode van vijf jaar, voorafgaand aan de aanvraag, ten minste gedurende één jaar dienst heeft gedaan in één van de in het derde lid genoemde functies met uitzondering van de functie van radio–operator, of

2°. een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager gedurende drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag boven de voorgeschreven minimum bemanningssterkte diensttijd buitengaats heeft behaald als wachtdoend officier, of

3°. indien een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid als radio–operator wordt gevraagd: een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag dienst heeft gedaan als radio–operator.

5. Voor de afgifte van een verklaring als bedoeld in het vierde lid, onder 1° en 2°, wordt mede in aanmerking genomen de tijd, gedurende welke de betrokkene een functie heeft uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij mag vervullen volgens het diploma dat hij bezit en die naar het oordeel van Onze Minister ten minste gelijkwaardig is aan een functie als bedoeld in het eerste lid.

6. Onze Minister stelt de modellen vast van de in het eerste lid bedoelde verklaring en kan nadere regels stellen omtrent de afgifte van die verklaring.

W

In artikel 120 wordt «de Wet arbeids– en rusttijden zeescheepvaart (Stb. 1973, 380)» vervangen door: de Arbeidstijdenwet.

X

In artikel 130g wordt de zinsnede «door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels» vervangen door: door Onze Minister gestelde nadere regels.

Y

Artikel 133 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het eerste lid wordt «buiten Nederland of de Nederlandse Antillen» vervangen door: buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba.

2. In het tweede lid wordt «een haven van de Nederlandse Antillen» vervangen door «een haven van de Nederlandse Antillen of Aruba» en wordt «het betrokken districtshoofd» vervangen door: de Scheepvaartinspectie.

Z

Na het opschrift van hoofdstuk X wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 133a Toegankelijk maken voor onderzoek

De kapitein is verplicht aan degene die een onderzoek verricht, alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs bij de uitoefening van zijn taak kan vorderen.

AA

Artikel 135a, eerste lid, komt te luiden:
1. De kapitein is verplicht gedurende de reis regelmatig peiling te doen nemen van kofferdammen en van vullingen en voorts van alle tanks, uitgezonderd ladingtanks aan boord van tankschepen, gas- en chemicaliëntankschepen.

AB

Na artikel 158 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 158a Meldingssystemen

De kapitein van een schip is verplicht te voldoen aan de bij ministeriële regeling gestelde voorschriften inzake meldingssystemen, vastgesteld overeenkomstig richtlijnen en criteria van de Internationale Maritieme Organisatie, en aan de bevoegde lokale autoriteit alle informatie te verstrekken die in overeenstemming met de voorschriften van een dergelijk systeem wordt verlangd.

AC

In artikel 159 wordt «een haven wordt «een haven in Nederland of de Nederlandse Antillen» vervangen door «een haven in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba» en wordt «het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie of aan de ambtenaar die deze vervangt» vervangen door: de Scheepvaartinspectie.

AD

Artikel 160 wordt gewijzigd als volgt:
1. in het eerste lid wordt «voor Nederland onderscheidenlijk de Nederlandse Antillen» vervangen door: voor Nederland, de Nederlandse Antillen, onderscheidenlijk Aruba, en komt onderdeel f, 1°, te luiden:
1°. van de regelmatig, gedurende de reis, te nemen peilingen, bedoeld in artikel 135a, eerste lid, van dit besluit;;
2. in het vierde lid wordt de zinsnede «Nederlands of de Nederlandse Antillen» telkens vervangen door «Nederlands, de Nederlandse Antillen of Aruba», wordt in de derde volzin «aan het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, aan wie het toezicht op het is opgedragen» vervangen door «aan de Scheepvaartinspectie», en vervalt in de vierde en in de vijfde volzin telkens de zinsnede «het betrokken districtshoofd van».

AE

Na het opschrift van Hoofdstuk XI worden twee nieuwe artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 164 Veiligheidsmanagementsysteem

1. De eigenaar van een passagiersschip of van een schip van 500 ton of meer is verplicht een veiligheidsmanagementsysteem te ontwikkelen en toe te passen voor de bedrijfsvoering van de organisatie en van de schepen. Het veiligheidsmanagementsysteem dient te voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage VI bij dit besluit.

Artikel 164a Medewerking bij onderzoek

De eigenaar is verplicht aan degene die een onderzoek verricht alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

AF

Artikel 165 wordt gewijzigd als volgt:
1. «artikel 11» wordt vervangen door: artikel 12, derde lid, derde volzin, artikel 13, derde lid, en artikel 14, vijfde lid,.

2. Onder plaatsing van het cijfer 1. voor de huidige tekst van het artikel wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:

2. Telkens indien van een schip de romp aan de buitenzijde zal worden onderzocht of indien aan het schip of aan de werktuigen of installaties herstellingen of wijzigingen zullen plaatshebben, wordt hiervan door of vanwege de eigenaar tijdig aan de Scheepvaartinspectie en aan het desbetreffende klassebureau kennis gegeven ten einde de Scheepvaartinspectie en het klassebureau in de gelegenheid te stellen hierbij toezicht te houden.

AG

Het opschrift van Hoofdstuk XIII komt te luiden:

HOOFDSTUK XIII AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

AH

Artikel 172 vervalt.

AI

In artikel 174a, eerste en tweede lid, wordt de zinsnede «het Hoofd van de Scheepvaartinspectie» telkens vervangen door: Onze Minister.

AJ

Artikel 175 komt te luiden:

Artikel 175

Overtreding van de artikelen 136a, 139a, 140, 141, 142, 150, derde lid, 154, 158, 160, vierde lid, 165 en 166 is een strafbaar feit.

AK

De artikelen 176 tot en met 182 vervallen.

ARTIKEL II

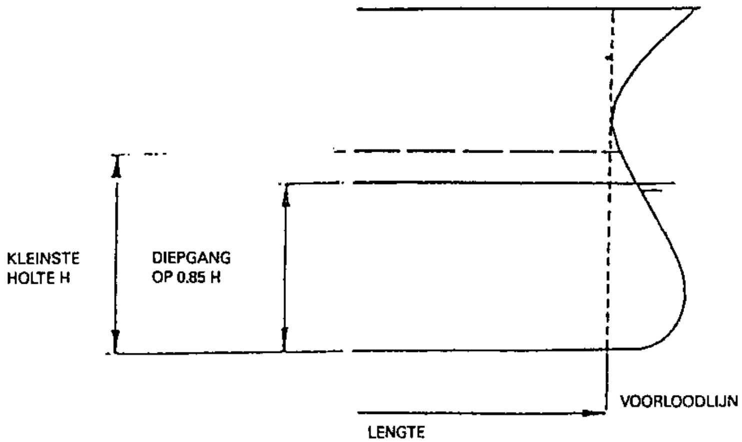
Bijlage I van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 2, eerste lid, wordt toegevoegd:

Als de voorstevencontour boven de lastlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal concaaf van vorm is, wordt aangenomen dat het voor

gelegen eindpunt van de lengte en de voorzijde van de voorsteven samenvallen met de verticale projectie van het meest naar achteren gelegen punt van de voorstevencontour (boven die lastlijn) op die lastlijn.



B

Artikel 6, tweede lid, eerste volzin, komt te luiden:
Indien de berekening van het vrijboord door een klassebureau heeft plaatsgehad, wordt de naam van het desbetreffende klassebureau aangeduid door naast de ring en hetzij boven hetzij boven en onder en middellijn te plaatsen letters.

C

De tweede volzin van artikel 9 vervalt.

D

In artikel 14, eerste lid, vervalt de zinsnede «en overigens voldoen aan de eisen die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen worden gesteld».

E

Artikel 22 wordt gewijzigd als volgt:
1. Onder vernummering van het tweede tot en met zesde lid tot derde tot en met zevende lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:
2. In afwijking van het eerste lid zijn door het scheepsboord gaande afvoerpijpen uit waterdichte bovenbouwen die zijn ingericht voor het vervoer van lading toegestaan, indien het vrijboorddek in de zijde bij een

dwarsscheepse helling van 5 graden niet wordt ondergedompeld. Indien dit niet het geval is wordt de afvoer binnenboord geleid in overeenstemming met de eisen gesteld bij of krachtens dit besluit.

2. In het vierde lid (nieuw) wordt in de tweede volzin «eerste lid» vervangen door: tweede lid.

F

Artikel 44 wordt gewijzigd als volgt:
1. In de derde volzin van het tweede lid wordt voor «de afstand van de buitenzijde van de deklast» toegevoegd: de gemiddelde waarde van.

2. Het zevende, achtste en negende lid vervallen, onder vernummering van het tiende en het elfde lid tot zevende en achtste lid.

3. Na het achtste lid wordt, onder vernummering van het twaalfde lid tot tiende lid, een nieuw lid toegevoegd, luidende:
9. Indien de eisen van het achtste lid onuitvoerbaar zijn, worden ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie andere voorzieningen getroffen.

G

In artikel 65 wordt aan het slot van de eerste volzin «tot de westkust van Zuid-Amerika» vervangen door: tot het punt op 33° Zuiderbreedte en 79° Westerlengte, vandaar de loxodroom naar het punt op 41° Zuiderbreedte en 75° Westerlengte, vandaar de loxodroom naar de Punta Corona vuurtoren op Chiloe Island op 41°47' Zuiderbreedte en 73°53' Westerlengte, vandaar langs de noord-, oost- en zuidkust van Chiloe Island naar het punt op 43°20' Zuiderbreedte en 74°20' Westerlengte tot de parallel van 45°45' Zuiderbreedte met inbegrip van de binnenzone van de Chiloe vaargeulen van de meridiaan van 74°20' Westerlengte naar de westkust van Zuid-Amerika.

H

Artikel 67 wordt gewijzigd als volgt:
1. In onderdeel 4, onder b, wordt in de eerste volzin «tot 120° Oosterlengte en vandaar de meridiaan van 120° Oosterlengte» vervangen door: tot 114° Oosterlengte en vandaar de meridiaan van 114° Oosterlengte.

2. In onderdeel 7, onder b, wordt de zinsnede «in het zuiden door de Steenbokskeerkring van de oostkust van Australië» vervangen door: in het zuiden door de parallel van 24° Zuiderbreedte van de oostkust van Australië tot 154° Oosterlengte, vandaar door de meridiaan van 154° Oosterlengte tot de Steenbokskeerkring en vandaar door de Steenbokskeerkring.

I

In artikel 68 komt het slot van de tweede volzin van onderdeel 1 vanaf «en vandaar de loxodroom naar de westkust van Zuid-Amerika» te luiden:, vandaar de loxodroom naar het punt op 32°47' Zuiderbreedte en 72° Westerlengte en daarna de parallel van 32°47' Zuiderbreedte naar de westkust van Zuid-Amerika, waarbij Valparaiso en Santos beschouwd worden als te liggen op de grenslijn van het Tropische Vaargebied en het Zomervaargebied.

ARTIKEL III

Bijlage II van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 3 vervallen de onderdelen 19 en 20 en worden de onderdelen 21 en 22 vernummerd tot 19 en 20.

B

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22 Hellingproef en stabiliteitsgegevens van passagiersschepen en vrachtschepen in onbeschadigde toestand

1. Na de hellingproef als bedoeld in artikel 12 van het besluit worden voor elk passagiersschip en elk vrachtschip ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de resultaten van deze hellingproef en voldoende nauwkeurige en betrouwbare gegevens betreffende de stabiliteit bij hellingen van het schip overgelegd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, op grond waarvan op een snelle en eenvoudige wijze de stabiliteit van het schip in verschillende gebruikstoestanden kan worden beoordeeld. Deze gegevens worden aan de kapitein ter beschikking gesteld.

2. Ten einde mogelijke wijzigingen in de waterverplaatsing en de ligging van het gewichtszwaartepunt in de lengterichting van het lege schip vast te stellen, wordt voor elk passagiersschip met tussenpozen van ten hoogste vijf jaar een «deadweight onderzoek» gehouden. Indien in vergelijking met de goedgekeurde stabiliteitsgegevens een afwijking in de waterverplaatsing van het lege schip van meer dan twee procent of een afwijking in de ligging van het gewichtszwaartepunt in de lengterichting van het lege schip van meer dan één procent van de lengte wordt verwacht of vastgesteld, wordt het schip aan een nieuwe hellingproef onderworpen.

3. Het tweede lid is niet toepassing op kleine vaartuigen.

C

In artikel 31a, eerste en tweede lid, wordt «van een erkend particulier onderzoekingsbureau als bedoeld in artikel 3 van dit besluit» vervangen door: van een klassebureau.

ARTIKEL IV

Bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 3 vervallen de onderdelen 30 en 31 en wordt onderdeel 32 vernummerd tot 30.

B

Artikel 5, onderdeel 1.12, komt te luiden:
1.12 Drukhouders voor de opslag van blusstof en de bijbehorende appendages dienen te voldoen aan de regels van het desbetreffende klassebureau of aan de voorschriften van het Stoomwezen B.V.

C

Artikel 66, onderdeel 1.12, komt te luiden:
1.12 Drukhouders voor de opslag van blusstof en de bijbehorende appendages dienen te voldoen aan de regels van het desbetreffende klassebureau of aan de voorschriften van het Stoomwezen B.V.

ARTIKEL V

Aan het Schepenbesluit 1965 wordt na bijlage V een nieuwe bijlage VI toegevoegd, die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

ARTIKEL VI

Bijlage X bij het Schepenbesluit 1965 vervalt.

ARTIKEL VII

In artikel 3 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 vervallen de onderdelen 17 en 18.

ARTIKEL VIII

Bijlage XXI van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1 wordt «die met goed gevolg een door voornoemd Hoofd erkende opleiding voor geïntegreerd scheepsgezel hebben gevolgd» vervangen door: «die met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding voor geïntegreerd scheepsgezel hebben gevolgd» ;

B

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt:
1. in het eerste en tweede lid wordt «het Hoofd van de Scheepvaartinspectie» telkens vervangen door: Onze Minister;
2. het derde lid vervalt.

C

In artikel 3, eerste lid, vervalt de laatste volzin.

D

In artikel 4, onder e, en in artikel 5 wordt «de in artikel 7 bedoelde kosten» telkens vervangen door: de verschuldigde kosten.

E

In artikel 6 wordt «Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie» vervangen door: Onze Minister.

F

Artikel 7 vervalt.

ARTIKEL IX

Bijlage XXII van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 4 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het eerste lid, onder b, wordt «een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus» vervangen door: een door Onze Minister erkende cursus;

2. in het eerste lid komt onderdeel d te luiden:
d. het bewijs dat de verschuldigde kosten zijn voldaan.

B

In artikel 7 wordt «de kosten als bedoeld in artikel 9 van deze bijlage» vervangen door: de verschuldigde kosten.

C

Artikel 9 vervalt.

ARTIKEL X

De artikelen 6, 11 en 13 van Bijlage XXIII van het Schepenbesluit 1965 vervallen.

ARTIKEL XII

Bijlage XXIV van het Schepenbesluit 1965 vervalt.

ARTIKEL XIII

Het Vissersvaartuigenbesluit[2] wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 2, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel 79 door een puntkomma, een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:
80. Klassebureau: een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de Schepenwet en krachtens artikel 6 van het Schepenbesluit 1965.

B

De artikelen 3 en 8 en de daarbij behorende opschriften vervallen.

C

Artikel 9 en het daarbij behorende opschrift komen te luiden:

2 Stb. 1989, 354, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 september 1995, Stb. 465 (AB 1995 no. 75).

Klassebureaus

Artikel 9

1. Voordat een eerste onderzoek plaatsvindt, kiest de eigenaar of de bouwer van een schip voor de regels van een bepaald klassebureau. Bij volgende onderzoeken worden de regels van dat klassebureau toegepast.
2. De zeewaardigheid van een vaartuig wordt met betrekking tot de bouw en de uitrusting beoordeeld volgens de regels van een krachtens het eerste lid gekozen klassebureau, voor zover deze regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.
3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan keuringen die zijn verricht door een klassebureau gelijkstellen met keuringen die zijn verricht door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie.

D

Artikel 10 komt te luiden:

Medewerking bij onderzoek

Artikel 10

De eigenaar, de kapitein en de schepelingen zijn verplicht aan degene die een onderzoek verricht alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs bij de uitoefening van zijn taak kan vorderen.

E

Artikel 11 vervalt.

F

In artikel 13 wordt «de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: het klassebureau.

G

In artikel 15 vervallen de woorden «het betrokken districtshoofd van».

H

Artikel 17 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het eerste lid wordt «het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie aan wie het toezicht op het vaartuig is opgedragen,» vervangen door: de Scheepvaartinspectie.
2. In het tweede lid wordt «een van de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: het klassebureau.

I

De artikelen 18 en 19 en de daarbij behorende opschriften vervallen.

J

In artikel 20, eerste lid, vervallen de woorden «het betrokken districtshoofd van».

K

Artikel 22 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het derde lid, onder 2, wordt: «erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: klassebureaus.
2. In het vierde lid wordt «het erkende particuliere onderzoekingsbureau» vervangen door: het klassebureau.

L

Artikel 24 en het daarbij behorende opschrift komt te luiden:

Certificaat van ontheffing

Artikel 24

Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verleent, voegt hij aan het desbetreffende certificaat een certificaat van ontheffing toe. De geldigheidsduur van een certificaat van ontheffing kan niet langer zijn dan de geldigheidsduur van het certificaat waarop de ontheffing betrekking heeft.

M

Artikel 25 en het daarbij behorende opschrift vervalt.

N

In artikel 26, tweede lid, wordt in de tweede en in de derde volzin «districtshoofd» telkens vervangen door: Hoofd.

O

In artikel 27, eerste lid, wordt «een van de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: een klassebureau.

P

In artikel 45 wordt «een van de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: een klassebureau.

Q

Artikel 47, tweede lid, komt te luiden:
2. Indien een beproeving buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba plaatsvindt, dienen de beproevingstoestellen door een in het betrokken land bevoegde instantie te zijn geijkt. Een geldig bewijs hiervan wordt overgelegd.

R

In artikel 49, derde lid, wordt «een erkend particulier onderzoekingsbureau» vervangen door: een klassebureau.

S

In artikel 52 wordt «Het betrokken districtshoofd» vervangen door: De betrokken ambtenaar.

T

In artikel 57, vijfde lid, wordt: «de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: de klassebureaus.

U

In artikel 74, derde lid, wordt «een van de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: een klassebureau.

V

In artikel 77, tweede en derde lid, wordt «de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» telkens vervangen door: de klassebureaus.

W

Artikel 97 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het eerste lid wordt «het desbetreffende erkende particuliere onderzoekingsbureau» vervangen door: het desbetreffende klassebureau.
2. In het tweede lid wordt «het betreffende erkende particuliere onderzoekingsbureau» vervangen door: een klassebureau.

Y

In artikel 129, eerste lid, wordt «een van de erkende particuliere onderzoekingsbureaus» vervangen door: een klassebureau.

Z

Het eerste lid van artikel 275 vervalt, alsmede de aanduiding 2. voor het tweede lid.

AA

In artikel 286 vervallen de woorden «het betrokken districtshoofd van».

AB

De artikel 297, 302, 304 en de daarbij behorende opschriften vervallen.

AC

In artikel 312 wordt «de kosten als bedoeld in artikel 314» vervangen door: de verschuldigde kosten.

AD

Artikel 314 vervalt.

AE

Artikel 320, vierde lid, vervalt.

AF

Artikel 343 wordt gewijzigd als volgt:
1. In het vijfde lid vervallen de woorden «het districtshoofd van».
2. In het zesde lid vervallen de woorden «het betrokken districtshoofd van».
3. Het zevende lid vervalt.

AG

Het opschrift van hoofdstuk 16 komt te luiden:

HOOFDSTUK 16 STRAFBEPALING

Artikel 353

Overtreding van de artikelen 322, 325, 326, 327, 336, derde lid, 338, 343, vierde, vijfde en zesde lid, 347, 348, 348a en 349 is een strafbaar feit.

AI

De artikelen 354 tot en met 360 en de daarbij en de daarbij behorende opschriften vervallen.

ARTIKEL XIV

Het koninklijk besluit van 17 februari 1984, houdende erkenning van particuliere onderzoekingsbureaus, bedoeld in het Schepenbesluit 1965 (Stb. 65), wordt ingetrokken.

ARTIKEL XV

Het koninklijk besluit van 4 oktober 1989, houdende erkenning van particuliere onderzoekingsbureau's als bedoeld in artikel 9 van het Vissersvaartuigenbesluit (Stb. 1989, 354) (Stb. 433), wordt ingetrokken.

ARTIKEL XVI

Certificaten die zijn verleend krachtens het Schepenbesluit 1965 zoals dat luidde vóór de inwerkingtreding van dit besluit worden, zolang zij hun geldigheid niet hebben verloren, aangemerkt als geldige besluiten in de zin van het Schepenbesluit 1965. Op die certificaten blijven de bepalingen van dat besluit, zoals die luidden voordat het door dit besluit werd gewijzigd, van toepassing.

ARTIKEL XVII

1. De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

2. In afwijking van het eerste lid treedt artikel I, onderdeel C, ten aanzien van de artikelen 3, eerste en tweede lid, 9, 10, 19, eerste en derde lid, en 24 van het Schepenbesluit 1965, en onderdeel AD, in werking:

a. voor ro-ro-veerboten als bedoeld in verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320) die Nederlandse havens aandoen en voor de eigenaren daarvan: met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst,

b. voor alle andere passagiersschepen, voor olie-, chemicaliën- en gastankers, bulkarriers en hogesnelheids-vrachtschepen van 500 ton of meer: met ingang van 1 juli 1998, en

c. voor alle overige vrachtschepen en booreenheden van 500 ton of meer: met ingang van 1 juli 2002.

3. Eveneens in afwijking van het eerste lid treedt artikel I, onderdeel P, in werking:

a. voor tankschepen van 20 000 ton of meer, gebouwd op of na 1 januari 1996: met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, en

b. voor alle overige tankschepen: met ingang van 1 januari 1999.

ARTIKEL XVIII

De tekst van het Schepenbesluit 1965 wordt, zonder de bijlagen, in het Staatsblad, het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en het Afkondigingsblad van Aruba geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 31 januari 1997

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de achttiende februari 1997

De minister van Justitie,
W. Sorgdrager

BIJLAGE VI

INTERNATIONALE VEILIGHEIDSCODE VOOR DE SCHEEPVAART EN TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM)–CODE)

(Veiligheids– en vervuilingspreventievereisten)

VOORWOORD

1. Doel van deze Code is internationale veiligheidsnormen vast te stellen voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging.

2. De Vergadering van de IMO heeft Resolutie A.443 (XI) aangenomen, waarbij alle regeringen wordt verzocht de nodige stappen te nemen om te garanderen dat de kapitein zich behoorlijk kan kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid op zee en de bescherming van het zeemilieu.

3. De Vergadering heeft tevens Resolutie (A.680) (17) aangenomen, waarbij nogmaals de noodzaak erkend wordt van een behoorlijk georganiseerd beleid ten einde tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van zeevarenden wier taak het is de voorzieningen voor veiligheid en milieubescherming op een hoog peil te brengen en te houden.

4. De Vergadering beseft dat er altijd onderlinge verschillen tussen rederijen en scheepseigenaren zullen bestaan en dat schepen in de meest uiteenlopende omstandigheden worden gebruikt, reden waarom de Code op algemene beginselen en doelstellingen gebaseerd is.

5. De Code is met het oog op een ruim toepassingsgebied in algemene termen geformuleerd. Uiteraard zal op de verschillende beleidsniveaus, aan wal dan wel aan boord, een uiteenlopende mate van bekendheid met de aangegeven punten vereist zijn.

6. Wil een veiligheidsbeleid succes hebben, dan is het in de eerste plaats nodig dat de bedrijfsleiding hier achter staat. In zaken van veiligheid en vervuilingspreventie zijn het de inzet, de vakkennis, de mentaliteit en motivatie van de betrokkenen op alle niveaus die het uiteindelijke resultaat bepalen.

1. ALGEMEEN

1.1 Definities

1.1.1 Met «International Safety Management (ISM) Code» wordt de door de Vergadering goedgekeurde internationale veiligheidscode voor de

scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging bedoeld, zoals eventueel door de IMO gewijzigd.

1.1.2 Onder «rederij» wordt de scheepseigenaar verstaan, of iedere andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter die de verantwoordelijkheid voor het gebruik van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die zich, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, bereid heeft verklaard alle uit de Code voortvloeiende plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen.

1.1.3 Onder «overheid» wordt de regering verstaan van de Staat waarvan het schip de vlag mag voeren.

1.2 Doelstellingen

1.2.1 Doel van de Code is de veiligheid op zee te verzekeren en te bereiken dat er niemand gewond raakt, dat er geen mensenlevens verloren gaan en dat er geen schade aan het milieu - met name het zeemilieu - en aan eigendommen wordt toegebracht.

1.2.2 Met haar veiligheidsbeleid dient de rederij onder meer na te streven:

1. dat er aan boord veilige methodes gehanteerd worden en de werkomgeving veilig is,
2. dat er voorzieningen ter bescherming tegen alle bekende gevaren worden aangebracht, en
3. dat de bij het wal- en boordpersoneel aanwezige kennis van veiligheidsprocedures voortdurend verbeterd wordt, waaronder ook de voorbereiding voor zowel met veiligheid als milieubescherming samenhangende noodsituaties valt.

1.2.3 Met dit veiligheidssysteem moet bereikt worden:

1. dat er in overeenstemming met de bestaande regels en voorschriften wordt gewerkt, en
2. dat de door de IMO, de overheid, de klassebureaus en organisaties van scheepvaartindustrieën aanbevolen codes, richtsnoeren en normen in aanmerking worden genomen.

1.3 Toepassing

De vereisten van de Code kunnen op alle schepen worden toegepast.

1.4 Functionele vereisten voor een veiligheidsbeleidssysteem (Safety Management System; SMS)

Iedere rederij moet een veiligheidsbeleidssysteem (SMS) ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden waarin de volgende functionele vereisten zijn verwerkt:

1. een beleid voor veiligheid en milieubescherming;
2. instructies en procedures tot waarborging van veilige werkmethodes aan boord en ter bescherming van het milieu, in overeenstemming met de desbetreffende internationale wetgeving en met die van het land wiens vlag gevoerd wordt;
3. duidelijk afgebakende gezagsverhoudingen en communicatiekanalen tussen wal- en boordpersoneel en tussen de leden van dit personeel onderling;
4. procedures voor het rapporteren van ongevallen en inbreuken op de bepalingen van de Code;
5. procedures om de betrokkenen op noodsituaties voor te bereiden en in staat te stellen hierop te reageren; en
6. procedures voor interne controles en beleidsherzieningen.

2 VEILIGHEIDS- EN MILIEUBESCHERMINGSBELEID

2.1 De rederij moet een veiligheids- en milieubeschermingsbeleid vaststellen waarmee beschreven wordt hoe de in punt 1.2 aangegeven doelstellingen bereikt zullen worden.

2.2 De rederij moet erop toezien dat dit beleid op alle administratieve niveaus, zowel aan wal als aan boord, uitgevoerd en gehandhaafd wordt.

3 VERANTWOORDELIJKHEDEN EN AUTORITEIT VAN DE REDERIJ

3.1 Indien de voor het gebruik van het schip verantwoordelijke persoon of instantie niet de eigenaar is, moet de eigenaar de overheid van de volledige naam van deze persoon of instantie en alle gegevens betreffende deze persoon of instantie in kennis stellen.

3.2 De rederij dient precies aan te geven hoe de verantwoordelijkheden verdeeld zijn van alle personeelsleden die belast zijn met het verrichten van of met het toezicht op werkzaamheden in verband met en van invloed zijnde op veiligheid en vervuilingspreventie en hoe het met de gezagsverhoudingen en onderlinge betrekkingen tussen deze personeelsleden gesteld is, alsmede één en ander naar behoren te documenteren.

3.3 De rederij dient erop toe te zien dat de aangewezen persoon of personen over voldoende middelen en assistentie van het walpersoneel kunnen beschikken om hun functies te kunnen uitoefenen.

4 AANGEWEZEN PERSOON (PERSONEN)

Ten einde de veiligheid aan boord van elk schip te kunnen verzekeren en een verbinding tot stand te brengen tussen de rederij en het boordpersoneel, moet iedere rederij, volgens de behoeften, aan de wal één of meerdere personen aanwijzen die rechtstreeks met de hoogste autoriteit in het bedrijf in contact kan (kunnen) treden. Deze aangewezen persoon (of personen) moet(en) tevens de verantwoordelijkheid en bevoegdheid krijgen om te verifiëren of een schip nog aan de gestelde veiligheids- en vervuilingspreventievereisten voldoet en erop toezien dat er, zoals vereist, op voldoende middelen en assistentie van de wal gerekend kan worden.

5 VERANTWOORDELIJKHEID EN GEZAG VAN DE KAPITEIN

5.1 De rederij moet duidelijk de verantwoordelijkheden van de kapitein afbakenen en documenteren met betrekking tot:

1. de tenuitvoerlegging van het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid van de rederij,
2. het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden,
3. het geven van in duidelijke en eenvoudige taal gestelde ter zake dienende bevelen en instructies,
4. het controleren dat aan bepaalde eisen voldaan wordt, en
5. een herziening van het SMS en het rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de bedrijfsleiding aan de wal.

5.2. De rederij moet erop toezien dat het aan boord van het schip gehanteerd SMS een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de kapitein benadrukt wordt. De rederij moet in dit SMS ook vastleggen dat de kapitein het hoogste gezag alsmede de verantwoordelijkheid heeft om besluiten te nemen met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie en om de rederij, zo nodig, om assistentie te vragen.

6 MIDDELEN EN PERSONEEL

6.1. De rederij moet erop toezien dat de kapitein:

1. behoorlijk gekwalificeerd is om het bevel te voeren,
2. volledig bekend is met het door de rederij gehanteerde SMS, en
3. voldoende steun krijgt om zich op veilige wijze van zijn taken te kunnen kwijten.

6.2. De rederij moet erop toezien dat elk schip, in overeenstemming met nationale en internationale voorschriften, bemand wordt met personeelsleden die de nodige kwalificaties en getuigschriften hebben en in goede gezondheid verkeren.

6.3 De rederij dient procedures vast te stellen om te verzekeren dat nieuwe personeelsleden en met nieuwe taken in verband met veiligheid en milieubescherming belaste personeelsleden naar behoren met hun nieuwe functies vertrouwd gemaakt worden. Wanneer het van essentieel belang is dat bepaalde instructies vóór het tijdstip van de afvaart gegeven worden, dienen deze, als zodanig genoemd, geregistreerd en metterdaad gegeven te worden.

6.4 De rederij dient erop toe te zien dat alle bij de tenuitvoerlegging van het door de rederij gehanteerde SMS betrokken personeelsleden een voldoende begrip van de desbetreffende regels, voorschriften, codes en richtsnoeren hebben.

6.5 De rederij moet procedures vaststellen en handhaven waarmee moet worden nagegaan of en in hoeverre er behoefte bestaat aan extra onderricht ter ondersteuning van het bestaande SMS en moet ervoor zorgen dat alle betrokken personeelsleden deze bijscholing krijgen.

6.6. De rederij dient procedures vast te stellen waardoor de bemanningsleden voorlichting over het gehanteerde SMS ontvangen in een werktaal of -talen die zij begrijpen.

6.7 De rederij moet ervoor zorgen dat de bemanningsleden bij de uitvoering van hun met het SMS verband houdende taken doeltreffend met elkaar kunnen communiceren.

7 UITWERKING VAN PLANNEN VOOR WERKZAAMHEDEN AAN BOORD

De rederij dient procedures vast te stellen voor de voorbereiding van planning en instructies voor essentiële werkzaamheden aan boord in verband met de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging. De verschillende desbetreffende taken moeten als zodanig worden omschreven en aan gekwalificeerde personeelsleden worden toegewezen.

8 NOODSITUATIES

8.1 De rederij dient procedures vast te stellen waarmee potentiële noodsituaties aan boord als zodanig kunnen worden onderkend en beschreven en waarmee de in deze situaties vereiste maatregelen kunnen worden genomen.

8.2 De rederij dient programma's vast te stellen voor oefeningen ter voorbereiding op noodsituaties.

8.3 Het door de rederij gehanteerde SMS dient te voorzien in maatregelen waarmee verzekerd kan worden dat haar bedrijf te allen tijde op potentieel gevaarlijke situaties, ongevallen en noodsituaties waarbij schepen van de rederij betrokken zijn, kan reageren.

9 RAPPORTEN EN ANALYSEREN VAN INBREUKEN, ONGEVALLEN EN GEVAARLIJKE SITUATIES

9.1 Het SMS dient procedures te omvatten waarmee verzekerd kan worden dat inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties aan de rederij worden gerapporteerd en verder onderzocht en geanalyseerd worden met het doel de veiligheid en vervuilingspreventie te verbeteren.

9.2 De rederij dient procedures vast te stellen voor het nemen van corrigerende maatregelen.

10 ONDERHOUD VAN SCHIP EN UITRUSTING

10.1 De rederij dient procedures vast te stellen waarmee verzekerd moet worden dat het schip voortdurend in overeenstemming is met het bepaalde in de desbetreffende regels en voorschriften, alsmede met eventueel door de rederij vast te stellen bijkomende vereisten.

10.2 Met het oog op deze vereisten moet de rederij ervoor zorgen:
1. dat er met voldoende regelmaat inspecties plaatsvinden,
2. dat eventuele afwijkingen en, voor zoverre bekend, de mogelijke oorzaken hiervoor worden gerapporteerd,
3. dat er passende corrigerende maatregelen worden getroffen, en
4. dat er een register van deze acties wordt bijgehouden.

10.3 De rederij dient in het kader van haar SMS procedures vast te stellen voor het aanwijzen van uitrustingsstukken en technische systemen die tot gevaarlijke situaties aanleiding kunnen geven, wanneer zij plotseling dienst weigeren. Het SMS moet voorzien in specifieke maatregelen ter bevordering van de betrouwbaarheid van deze uitrustingsstukken of systemen. De maatregelen dienen ook het geregeld testen te omvatten van reservevoorzieningen en -uitrustingsstukken of van technische hulpsystemen die niet voortdurend in gebruik of bedrijf zijn.

10.4 De in punt 10.2 genoemde inspecties, alsmede de in punt 10.3 genoemde maatregelen moeten een integrerend onderdeel van de normale onderhoudswerkzaamheden aan boord vormen.

11 DOCUMENTATIE

11.1 De rederij dient procedures vast te stellen en te handhaven voor de controle van alle documenten en gegevens die voor haar SMS van belang zijn.

11.2 De rederij moet er zorg voor dragen:
1. dat er op alle relevante lokaties geldige documenten aanwezig zijn,
2. dat veranderingen in documenten door bevoegde personeelsleden geverifieerd en goedgekeurd worden, en
3. dat niet langer actuele documenten onmiddellijk verwijderd worden.

11.3 De documenten ter beschrijving en uitvoering van het SMS kunnen met de term «Handboek voor het Veiligheidsbeleid» worden aangeduid. De desbetreffende documentatie dient in de door de rederij meest geschikt geachte vorm te worden bewaard. Ieder schip dient alle voor dat schip relevante documentatie aan boord te hebben.

12 INSPECTIES, HERZIENINGEN EN EVALUATIE DOOR DE REDERIJ

12.1 De rederij dient interne veiligheidscontrole te houden om na te gaan of de met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie genomen maatregelen met het SMS in overeenstemming zijn.

12.2 De rederij moet op gezette tijden het SMS op zijn doeltreffendheid toetsen en zo nodig herzien, zulks overeenkomstig de door de rederij vastgestelde procedures.

12.3 De controles en eventuele corrigerende maatregelen moeten in overeenstemming met gedocumenteerde procedures worden uitgevoerd.

12.4 De met de controles belaste personeelsleden mogen generlei binding hebben met de afdelingen waarop de inspecties betrekking hebben, tenzij omvang en aard van de rederij het onmogelijk maken aan deze regel de hand te houden.

12.5 De resultaten van de controles en herzieningen dienen ter kennis van alle personeelsleden met verantwoordelijkheden in de geïnspecteerde afdelingen te worden gebracht.

12.6 Het met de leiding van de geïnspecteerde afdeling belaste personeel dient bij eventueel gevonden tekortkomingen tijdig corrigerende maatregelen te nemen.

13 CERTIFICATIE, VERIFICATIE EN CONTROLE

13.1 Om een schip te exploiteren dient de rederij in het bezit te zijn van een voor het schip afgegeven conformiteitsdocument.

13.2 Voor iedere rederij die voldoet aan de vereisten van de ISM-code moet door de overheid, door een door de overheid erkende organisatie, dan wel - namens de overheid - door de regering van het land waarin de rederij haar bedrijf wenst uit te oefenen, een conformiteitsdocument worden afgegeven. Dit document moet aanvaard worden als bewijs dat de rederij in staat is zich aan de vereisten van de Code te conformeren.

13.3 Een exemplaar van dit document moet aan boord worden bewaard, zodat de kapitein het, desgevraagd, kan tonen wanneer de overheid of door de overheid erkende organisaties hiervan inzage wensen.

13.4 De overheid of de door de overheid erkende organisatie moet voor elk schip een veiligheidsmanagementcertificaat afgeven. Bij de afgifte van dit certificaat dient de overheid zich ervan te vergewissen dat de rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het goedgekeurde SMS handelen.

13.5 De overheid of de door de overheid erkende organisatie moet op gezette tijden nagaan of het aan boord gehanteerde SMS nog altijd voldoet aan de vereisten uitgaande waarvan dit SMS is goedgekeurd.

NOTA VAN TOELICHTING

I Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit brengt een aantal wijzigingen aan in het Schepenbesluit 1965 en in het Vissersvaartuigenbesluit.

In de eerste plaats zijn de beide besluiten aangepast aan de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301). In paragraaf 2 wordt hierop nader ingegaan.

Voorts is het Schepenbesluit 1965 gewijzigd en aangevuld ter uitvoering van twee op 11 november 1988 te Londen in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de Verenigde Naties tot stand gekomen Protocollen. Het betreft het Protocol van 1988 inzake het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, met Bijlagen (Trb. 1989, 134 en Trb. 1990, 56, hierna ook: het Uitwateringsverdrag) en het Protocol van 1988 inzake het International Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1989, 135 en Trb. 1990, 57, hierna ook: het SOLAS-verdrag). Het Protocol bij het Uitwateringsverdrag stelt nieuwe regels voor de bepaling van het vrijboord van schepen en voor de toegestane vaargebieden, en het voert een systeem voor onderzoek en certificering van schepen in, dat aansluit bij het vernieuwde systeem van het SOLAS-verdrag. Het Protocol bij het SOLAS-verdrag bevat een geheel nieuw stelsel van onderzoek en certificering voor schepen, het HSSC-systeem. Zie paragraaf 3 voor een nadere toelichting.

Aan het Schepenbesluit 1965 zijn verder bepalingen toegevoegd ter uitvoering van resolutie 1 van 24 mei 1994 van de Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen (Trb. 1996, 18), waarbij de Hoofdstukken IX, X en XI aan het SOLAS-verdrag zijn toegevoegd. In Hoofdstuk IX wordt de naleving verplicht gesteld van de International Safety Management Code (ISM-code), vastgesteld door de Algemene Vergadering van de IMO bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993. Deze Code bevat eisen ten aanzien van het management zowel aan de wal als aan boord van schepen op het gebied van veiligheid en het voorkomen van verontreiniging. Op grond van verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320) wordt de naleving van deze code met ingang van 1 juli 1996 verplichting voor ro-ro-veerboten die havens van lid-staten van de Europese Gemeenschap aandoen. In paragraaf 4 wordt hierop nader ingegaan. In Hoofdstuk X wordt de naleving van de Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, vastgesteld door de

Maritieme Veiligheids Commissie van de IMO bij resolutie MSC.36(63) van 20 mei 1994, verplicht gesteld. Hoofdstuk XI bevat enkele nieuwe voorschriften om de veiligheid op zee te verhogen. In verband met het Schepenbesluit 1965 zijn van belang de invoering van een aanvullend inspectieprogramma voor bulkcarriers en olietankers, vastgesteld door de Algemene Vergadering van de IMO bij resolutie A.744(18) van 4 november 1993, en de invoering van een scheepsidentificatienummer.

Artikel 119 van het Schepenbesluit 1965 is aangepast aan het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage (Trb. 1981, 144, hierna ook: het STCW-verdrag). Deze wijziging wordt nader besproken in de toelichting bij artikel I, onderdeel V.

Ten slotte zijn in het Schepenbesluit 1965 en in het Vissersvaartuigenbesluit nog enkele kleinere, deels technische aanvullingen en wijzigingen aangebracht. Deze komen in paragraaf 5 en in de toelichting op de afzonderlijke artikelen aan de orde.

§ 2. Aanpassing aan de wijziging van de Schepenwet

De wijziging van de Schepenwet had in de eerste plaats tot doel de nodige wettelijke ruimte te scheppen voor een bredere inschakeling van particuliere instellingen of personen, de zogeheten klassebureaus, bij de uitvoering van die wet. Op twee belangrijke punten is de mogelijkheid daartoe geopend. Ten eerste kan de vaststelling van eisen, te stellen aan een schip en aan de bedrijfsvoering over een schip, geschieden door het van toepassing verklaren van de regels, ter zake gegeven door de klassebureaus (art. 3a, tweede lid, van de Schepenwet). Ten tweede kan bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur worden bepaald dat de wettelijk voorgeschreven onderzoeken van schepen geheel of ten dele worden verricht door bij ministeriële regeling aangewezen klassebureaus (art. 6, tweede lid, van de Schepenwet). Deze onderdelen van de wetswijziging strekten mede tot uitvoering van richtlijn 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake de gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEG L 319). In artikel 7 van het Schepenbesluit 1965 worden nu de onderwerpen genoemd ten aanzien waarvan schepen dienen te voldoen aan de regels van een (door de eigenaar of de bouwer van het schip gekozen) klassebureau. Voorts wordt in artikel 18, tweede lid, bepaald dat het onderzoek naar de naleving van die regels kan worden verricht door dat klassebureau.

Een tweede belangrijke wijziging van de Schepenwet is, dat nu niet meer in de wet wordt opgesomd over welke certificaten een schip dient te beschikken. De wet bevat nog slechts het verbod om een reis te ondernemen zonder de voor het schip benodigde certificaten, die geldig dienen te zijn op het ogenblik van vertrek. Welke certificaten nodig zijn wordt bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur vastgesteld. Ook hieraan is het Schepenbesluit 1965 aangepast.

De wijziging van de Schepenwet zal tegelijk met dit besluit in werking treden.

§ 3. Het Harmonized System of Survey and Certification

Tot nu toe kon het voorkomen dat een schip meer malen per jaar aan een onderzoek moest worden onderworpen in verband met de vernieuwing van een certificaat. Onder auspiciën van de IMO is een eenvoudiger systeem tot stand gebracht voor het onderzoek en de certificering van schepen, het Harmonized System of Survey and Certification, verder te noemen het HSSC-systeem. De twee in de inleiding genoemde Protocollen hebben daarop betrekking. In het HSCC-systeem is vastgelegd over welke internationale certificaten een schip dient te beschikken. Ook de modellen van de certificaten zijn in die Protocollen vastgelegd. Alle certificaten hebben in beginsel een geldigheidsduur van vijf jaar, met uitzondering van een certificaat van deugdelijkheid en een veiligheidsscertificaat voor passagiersschepen, die beide slechts één jaar geldig zijn. De twee belangrijkste voordelen van het HSSC-stelsel zijn de vermindering van het aantal certificaten en de invoering van het systeem van de verjaardatum met betrekking tot de planning van de onderzoeken. Alle HSSC-certificaten krijgen de zelfde datum van afgifte. Deze datum geldt als de verjaardatum van het schip. De diverse onderzoeken, vereist voor het behoud van de geldigheid van de certificaten, dienen plaats te vinden in een periode van drie maanden voor tot drie maanden na de verjaardatum. Deze ruime periode biedt meer flexibiliteit dan het oude systeem, terwijl de concentratie van alle onderzoeken in een bepaalde periode als voordeel heeft dat de eigenaar ruim van tevoren zijn planning kan maken voor droogzettingen en inspecties van het schip.

Het HSSC-systeem kent de volgende certificaten.

1. Elk schip dat onder het Uitwateringsverdrag valt (zie hierna) dient te zijn voorzien van een uitwateringscertificaat (international load line certificate). Jaarlijks wordt onderzocht of het schip nog aan de eisen voor het certificaat voldoet. Daarvan wordt een aantekening op het certificaat geplaatst.

2. Passagiersschepen dienen te beschikken over een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (passenger ship safety certificate), dat één jaar geldig is. Bij het certificaat behoort een uitgebreid uitrustingsrapport. Het schip dient elk jaar een volledig onderzoek te ondergaan.

3. Vrachtschepen die onder het SOLAS-verdrag vallen (zie hierna) dienen te zijn voorzien van een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (cargo ship safety certificate), dat vijf jaar geldig is. Ook bij dit veiligheidscertificaat behoort een uitrustingsrapport.

Het Protocol bij het SOLAS-verdrag laat aan de overheid de keuze om voor vrachtschepen ofwel drie afzonderlijke certificaten voor te schrijven (een veiligheidsconstructie-, een uitrustings- en een radioveiligheidscertificaat), ofwel één alomvattend veiligheidscertificaat. In dit besluit is voor het laatste gekozen.

Tijdens de geldigheidsduur van het certificaat worden regelmatig diverse onderzoeken verricht om te controleren of het schip nog aan de voorwaarden van het certificaat voldoet.

Het Uitwateringsverdrag is van toepassing op schepen van 150 ton of meer die zijn gebouwd voor 21 juli 1968 en op schepen die zijn gebouwd op of na 21 juli 1968 en die een lengte hebben van 24 meter of meer; het SOLAS-verdrag is alleen van toepassing op passagiersschepen en op schepen met een bruto-inhoud van 500 ton of meer. In het Schepenbesluit 1965 worden om reden van veiligheid ook voor kleinere schepen bepaalde certificaten voorgeschreven. Schepen waarop het Uitwateringsverdrag niet van toepassing is, dienen te beschikken over een nationaal certificaat van uitwatering. Voorts dienen vrachtschepen met een grootte tussen 300 en 500 ton te beschikken over een nationaal radioveiligheidscertificaat. Alle Nederlandse schepen dienen te beschikken over een nationaal certificaat van deugdelijkheid. Voor dit laatste dient een schip onder andere aan een hellingproef te worden onderworpen.

Voor alle certificaten geldt dat deze worden afgegeven door de Scheepvaartinspectie, ook indien een onderzoek is uitgevoerd door een klassebureau. Wel kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een buitenlandse staat verzoeken namens hem een schip te onderzoeken en daarvoor een certificaat af te geven of een aantekening op een certificaat te plaatsen (art. 6, eerste lid, Schepenwet).

De beide Protocollen uit 1988 (zie § 1. Inleiding) treden in werking twaalf maanden na de datum waarop ze zijn geratificeerd door ten minste vijftien staten, waarvan de gecombineerde koopvaardijvloot ten minste 50% van de wereldkoopvaardijvloot moet vormen. Inmiddels hebben meer dan vijftien staten de Protocollen geratificeerd, maar aan het tweede gedeelte van de voorwaarde is nog niet voldaan, zodat ze nog niet in werking zijn getreden. In resolutie A.718(17) van 6 november 1991 van de Algemene Vergadering van de IMO wordt echter aan staten de mogelijkheid geboden het HSSC-systeem eerder in te voeren indien zij de Protocollen hebben goedgekeurd. Aangezien beide Protocollen op 1 juli 1990 door de Staten-Generaal stilzwijgend zijn goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk (kamerstukken II 1989/90, 21 564 (R 1392), nr. 1), kan het systeem in het Schepenbesluit 1965 worden opgenomen.

Het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen. Voor het Vissersvaartuigenbesluit hebben de beide Protocollen derhalve geen gevolgen. Genoemd besluit wordt wel gewijzigd in verband met de wijziging van de Schepenwet, zie § 5.

§ 4. De ISM-code

Bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 heeft de Algemene Vergadering van de IMO de International Management Code for the safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM-code) vastgesteld.

De ISM-code beschrijft de inhoudelijke vereisten voor een systeem van veiligheidsbeleid en bevat voorts de elementen die een dergelijk systeem ten minste moet bevatten. Het veiligheidsmanagementsysteem bestaat uit een samenhangend geheel van procedures en instructies met als doel de veiligheid op zee te verzekeren en aldus te voorkomen dat persoonlijke ongevallen plaatsvinden en dat er schade wordt toegebracht aan het zeemilieu en aan eigendommen. De ISM-code is een nieuw middel voor de scheepvaartsector om de veiligheid, in de ruimste zin, te vergroten. Tot dusverre werd in hoofdzaak door technische voorschriften gestreefd naar een zo veilig mogelijke omgeving waarbinnen de scheepsbedrijfsvoering zich afspeelt. Met de ISM-code worden nu methodes gepresenteerd waarmee de uitvoerenden van die bedrijfsvoering geleid kunnen worden naar een consequent en samenhangend functioneren, zowel aan boord als in en met de walorganisatie van de reder. Een zodanig gestructureerde managementvorm zal bijdragen aan de goede naleving van de geldende nationale en internationale regelgeving, het bereiken en handhaven van een hoge kwaliteitsstandaard van de bedrijfsvoering en het voorkomen van menselijke fouten binnen kritische processen. Het is de verwachting dat door de consequente toepassing van de ISM-code wereldwijd het aantal schepen dat niet aan algemene normen voldoet, zal verminderen.

In verband met de ISM-code worden twee nieuwe certificaten voor veiligheidsmanagementsystemen ingevoerd, namelijk het conformiteitsdocument (document of compliance) voor de scheepseigenaar en het veiligheidsmanagementcertificaat (safety management certificate) voor schepen. De onderzoeken naar de naleving van de Code, zowel in de walorganisatie als aan boord, zullen worden uitgevoerd door de klassebureaus, waarna de Scheepvaartinspectie het vereiste document of certificaat zal verlenen.

Volgens Hoofdstuk IX, voorschrift 2, van het SOLAS-verdrag treden de voorschriften van de ISM-code voor passagiersschepen en voor olie-, chemicaliën- en gastankschepen, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtschepen van meer dan 500 ton in werking met ingang van 1 juli 1998. Voor alle overige vrachtschepen van meer dan 500 ton en voor booreenheden treden zij met ingang van 1 juli 2002 in werking.

Op 1 januari 1996 is verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320) in werking getreden.
Ingevolge deze verordening dienen ro-ro-veerboten en reders die ten minste één zo'n veerboot, ongeacht zijn vlag, exploiteren in een geregelde dienst van of naar een haven van een lid-staat van de Gemeenschap, met ingang van 1 juli 1996 te voldoen aan de bepalingen van de ISM-code. De verordening verstaat onder een ro-ro-veerboot: een zeegaand passagiersschip dat meer dan twaalf passagiers vervoert en de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden. De Raad heeft deze verordening vastgesteld naar aanleiding van de ramp met de ro-ro-veerboot «Estonia». In artikel XVII, tweede lid, van dit besluit is voorzien in een vervroegde inwerkingtreding van de bepalingen inzake de ISM-code voor ro-ro-veerboten.

§ 5. Overige wijzigingen

Het Schepenbesluit 1965 en het Vissersvaartuigenbesluit zijn aangepast aan de status aparte van Aruba door op de plaatsen waar de Nederlandse Antillen worden genoemd, de afzonderlijke vermelding van Aruba daaraan toe te voegen.

In beide besluiten is voorts het hoofdstuk inzake de strafbepalingen geheel herzien. Overeenkomstig artikel 89, tweede lid, van de Grondwet bepaalt het nieuwe artikel 58 van de Schepenwet de hoogte van de op te leggen straffen. In de besluiten worden nog slechts de artikelen genoemd waarvan overtreding een strafbaar feit oplevert.

Bij de wijziging van de Schepenwet is een nieuw artikel 72 opgenomen op basis waarvan de Minister een tariefregeling kan vaststellen. Daarmee is de wet aangepast aan artikel 104 van de Grondwet. Op diverse plaatsen in de bijlagen bij het Schepenbesluit 1965 zijn bepalingen, die de Minister de bevoegdheid gaven een tariefregeling vast te stellen, geschrapt.

Erkenning van opleidingen is een bevoegdheid die naar de huidige opvattingen niet meer gedelegeerd kan worden aan een ambtenaar, maar die door de Minister dient te worden uitgeoefend. Ook hieraan zijn de bijlagen bij het Schepenbesluit 1965 op diverse plaatsen aangepast.

Als gevolg van een reorganisatie is de indeling van de Scheepvaartinspectie in districten komen te vervallen. De beide besluiten zijn daaraan aangepast.

II Artikelen

Artikel I

Onderdeel A

In de definitie van tankschip is een redactionele aanpassing aangebracht om deze in overeenstemming te brengen met die van de overige typen tankschepen. De definities van chemicaliëntankschip en van gastankschip zijn, in verband met artikel 5, tweede lid, overgenomen uit de bijlagen II (art. 3, onder 19 en 20), IV (art. 3, onder 30 en 31) en XIA (art. 3, onder 17 en 18) bij het Schepenbesluit 1965. In de bijlagen zijn ze vervallen, zie de artikelen III, onder A, IV, onder A, en VII van dit besluit. De zinsnede «en wordt gebruikt» in deze definities duidt op het feit dat gas- en chemicaliëntankschepen die niet als zodanig in gebruik zijn, ook niet aan de aanvullende eisen die voor deze schepen gelden, hoeven te voldoen.

De definities van olietankschip en van combinatietankschip komen overeen met die in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

De definitie van hogesnelheidsvaartuig is ontleend aan Hoofdstuk X van het SOLAS-verdrag.

De definitie van verjaardatum is ontleend aan de Protocollen van 1988, met een aanpassing in verband met de keuze voor het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (zie § 3).

Onderdeel B

In artikel 2 is bepaald dat schepen vanaf 100 ton dienen te zijn voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer. Dit voorschrift berust op Hoofdstuk XI, voorschrift 3, van het SOLAS-verdrag. Het heeft tot doel fraude met de scheepsregistratie te voorkomen. Elk schip vanaf 100 ton krijgt een uniek nummer toegewezen dat het de gehele levensduur houdt, ongeacht wijzigingen in naam of verandering van vlag. Dit nummer moet bovendien op alle certificaten worden vermeld. Resolutie A.600(15) van de Algemene Vergadering van de IMO van 19 november 1987 bevat een nadere uitwerking, die zal worden overgenomen in de ministeriële regeling krachtens artikel 2.

Onderdeel C

In verband met de wijziging van de Schepenwet en met de invoering van het HSSC-stelsel zijn de hoofdstukken II en III van het Schepenbesluit 1965 geheel herzien. Voor de in de inleiding reeds genoemde wetswijziging bevatte de Schepenwet in artikel 3, eerste lid, een opsomming van alle certificaten waarover schepen dienden te beschikken. Dat artikellid bepaalt nu nog slechts, dat geen reis mag worden ondernomen tenzij de voor het schip benodigde certificaten zijn afgegeven, die nog geldig dienen te zijn op het moment van vertrek. Welke certificaten dat zijn, wordt ingevolge het tweede lid van dat artikel bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur vastgesteld. De artikelen 3, 4 en 5, eerste lid, van het nieuwe hoofdstuk II van het Schepenbesluit 1965 voorzien daarin. Artikel 5, tweede lid, opent de mogelijkheid om bijzondere certificaten voor te schrijven voor hogesnelheidsvaartuigen, olie-, gas- en chemicaliëntankschepen, bulkcarriers en andere categorieën schepen en voor schepen voor bijzondere doeleinden.

Het nieuwe hoofdstuk III bevat een deel van de eisen waaraan schepen moeten voldoen voor de verkrijging van een certificaat en het onderzoekprogramma dat schepen moeten volgen om de geldigheid van de certificaten in stand te houden. Op grond van artikel 6 worden klassebureaus aangewezen. De eigenaar of de bouwer van een schip kiest, op grond van artikel 7, voor zijn schip voor de regels van een van deze klassebureaus. Ten aanzien van de in artikel 7 genoemde onderwerpen, te weten de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting, moet het schip voldoen aan de regels, ter zake gesteld door het gekozen klassebureau, voor zover die regels niet in strijd zijn met de regels, gesteld bij en krachtens het Schepenbesluit 1965. (Zie ook artikel 3a, tweede lid, van de

Schepenwet.) In hoofdstuk VI van het Schepenbesluit 1965 worden aanvullende eisen gesteld aan de uitrusting van een schip. Het besluit bevat echter geen eisen meer ten aanzien van de romp en de machine- en elektrische installaties.

De artikelen 8 tot en met 16 bevatten per certificaat de desbetreffende eisen en de vereiste onderzoeken. Voor de internationale certificaten zijn deze onderzoeken voorgeschreven in de meergenoemde Protocollen. In het vervallen artikel 6, tweede tot en met vijfde lid, van het Schepenbesluit 1965 werd per onderzoek opgesomd wat dit onderzoek diende te omvatten. Er is van afgezien om in de nieuwe artikelen wederom zo'n opsomming op te nemen. De onderzoeken vinden namelijk plaats volgens guidelines, door de IMO vastgesteld in resolutie A.746(18) van 4 november 1993. Deze guidelines zijn zeer gedetailleerd en omvangrijk, zodat een dergelijke opsomming toch niet volledig zou zijn. In artikel 8 worden de verschillende soorten onderzoek genoemd waaraan schepen en de walorganisatie zijn onderworpen. In een ministeriële regeling krachtens artikel 8, vijfde lid, zal onder andere het inspectieprogramma voor bulkcarriers en olietankers worden vastgesteld. Voor deze schepen geldt op grond van Hoofdstuk XI, voorschrift 2, van het SOLAS-verdrag een (aanvullend) uitgebreid inspectieprogramma. De reden hiervan is, dat de laatste jaren een toename is geconstateerd van het aantal bulkcarriers en olietankers dat verloren ging ten gevolge van tekortkomingen van de scheepsconstructie. Ten einde de constructie van deze categorieën schepen beter te kunnen controleren is voor deze schepen een verplicht systeem van uitgebreide onderzoeken opgesteld.

Het conformiteitsdocument, voorgeschreven in artikel 9, en het veiligheidsmanagementcertificaat, voorgeschreven in artikel 10, berusten op Hoofdstuk IX, Voorschrift 4, van het SOLAS-verdrag. De onderzoeken zijn geregeld in Hoofdstuk IX, Voorschrift 6. Het certificaat van uitwatering en de daarbij voorgeschreven onderzoeken (artikel 11) berust op Bijlage III bij het Uitwateringsverdrag, zoals deze bijlage is gewijzigd bij het Protocol genoemd in paragraaf 1. De onderzoeken voor passagiersschepen (artikel 13) zijn ontleend aan het bij Protocol gewijzigde Hoofdstuk I, Voorschrift 7, van het SOLAS-verdrag, die voor vrachtschepen (artikel 14) aan de Voorschriften 8, 9 en 10 van genoemd hoofdstuk. De Protocollen schrijven tevens voor dat de instantie die een onderzoek heeft verricht, door middel van een gewaarmerkte aantekening op het certificaat verklaart dat het onderzoek heeft plaatsgevonden. Het ontbreken van zo'n verklaring maakt een certificaat in beginsel ongeldig. De regels voor de nationale certificaten, te weten het certificaat van deugdelijkheid (artikel 12), het radioveiligheidscertificaat (artikel 15) en het certificaat voor dierenvervoer (artikel 16) komen inhoudelijk overeen met de regels zoals die golden voor de totstandkoming van dit besluit. De ontheffingsbevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (artikel 17) berust op artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet.

In artikel 18 wordt aangegeven wie de onderzoeken kan verrichten. Het klassebureau dat, overeenkomstig het eerste lid, de onderzoeken in verband met het conformiteitsdocument en het veiligheidsmanagementcertificaat verricht, hoeft niet noodzakelijk het klassebureau te zijn dat ook de technische inspecties uitvoert. Ingevolge het tweede lid van dat artikel mag een klassebureau dat de onderzoeken van de romp en de machine- en elektrische installaties verricht, ook een aantal andere verplichte onderzoeken uitvoeren die anders door de Scheepvaartinspectie zouden worden gedaan. Hierdoor wordt voorkomen dat een reder met dubbele kosten wordt geconfronteerd. Overigens is het niet voorgeschreven dat het onderzoek van de romp en de machine- en elektrische installaties door een klassebureau wordt uitgevoerd. Het is ook toegestaan om dit door de Scheepvaartinspectie te laten verrichten. Deze zal dan onderzoeken of het schip aan de regels van het gekozen klassebureau voldoet.

Artikel 19 bevat de regeling voor de aanvraag en de afgifte van certificaten. Op verzoek kunnen certificaten ook in tweevoud worden afgegeven.

Artikel 20 bepaalt dat de afwijzing van een op de Nederlandse Antillen of Aruba ingediende aanvraag van een certificaat schriftelijk en gemotiveerd dient te geschieden. Voor Nederland hoeft dit niet meer afzonderlijk te worden voorgeschreven omdat het reeds verplicht is op grond van artikel 4:17 van de Algemene wet bestuursrecht.

De artikelen 21 tot en met 27 zijn een uitwerking van het nieuwe voorschrift 14 van Hoofdstuk I van het SOLAS-verdrag. Herstel van de geldigheid van een certificaat (artikel 23) kan nodig zijn als een (deel)onderzoek geen doorgang heeft kunnen vinden, bij voorbeeld omdat er geen surveyor beschikbaar was of omdat het schip van zijn voorgenomen route is afgeweken. Omdat het certificaat dan is vervallen, zou het schip een geheel nieuw onderzoek moeten ondergaan voor de verlening van een nieuw certificaat. Om onnodige lasten voor de reder en voor de Scheepvaartinspectie te voorkomen is in zulke gevallen het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bevoegd de geldigheid van het certificaat te herstellen nadat is geconstateerd dat het schip nog steeds aan de desbetreffende eisen voldoet. Artikel 7, eerste lid, onder b, van de Schepenwet biedt hiertoe de mogelijkheid. Onder «korte reis» in artikel 27 worden zowel nationale als internationale reizen verstaan.

De artikelen 31 en 32 komen overeen met de artikelen 13 en 14 van het Schepenbesluit 1965 zoals deze luidden voor de wijziging.

Onderdeel E

De artikelen 36 en 37 kunnen vervallen omdat er geen nadere eisen meer worden gesteld aan de romp en de constructie van een schip. Daarvoor gelden nu de regels van de klassebureaus; zie ook de toelichting bij het nieuwe artikel 7 (onderdeel C).

Onderdeel F

In het kader van de heroverweging van maritieme veiligheidsregelgeving is besloten om de keuze van de toe te passen methode voor het peilen van tanks voortaan over te laten aan de reders. Voor tanks, waarvoor tot nu toe een op afstand afleesbare peilinrichting was voorgeschreven, zijn thans als alternatief een of meer peilpijpen toegestaan. Voorts zijn een aantal voorschriften, die tot nu toe waren opgenomen in de bekendmaking aan de scheepvaart van 24 januari 1992, nr. 275/1992 (Stcrt. 31), opgenomen in artikel 43a.

Onderdeel G

Het onderzoek van liften en roltrappen kan voortaan zonder meer geschieden door het Nederlands Instituut voor Lifttechniek of door een klassebureau, zonder machtiging vooraf door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Onderdelen H en K

Voor ankers en ankerkettingen worden geen nationale eisen meer gesteld. Daarvoor gelden nu de regels van de klassebureaus. Bijlage X van het besluit is vervallen (zie artikel VI van dit wijzigingsbesluit). Het zelfde geldt ten aanzien van hefwerktuigen. De onderzoeken worden geheel overgelaten aan de klassebureaus.
De Stuwadoorswet is inmiddels ingetrokken bij artikel 12:1, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet, die per 1 januari 1996 grotendeels in werking is getreden. Op basis van de Arbeidsomstandighedenwet is nu nog het Veiligheidsbesluit Stuwadoorsarbeid van kracht. Dat besluit wordt binnenkort evenwel vervangen door het nieuwe Arbeidsomstandighedenbesluit. Voor hefwerktuigen die niet onder de voornoemde regelgeving vallen, gelden de regels van de klassebureaus.

Onderdelen L, M en O

Voor alle hier genoemde instrumenten geldt, dat zij voorzien dienen te zijn van fabriekscertificaten. Aan aanvullende certificaten, afgegeven door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige, bestaat geen behoefte meer.

Onderdeel P

Het nieuwe artikel 100a bevat de verplichting tot het aanbrengen van noodsleepvoorzieningen op tankschepen. Tot deze verplichting is besloten

op 23 mei 1994 bij resolutie MSC.31(63) van de Maritieme Veiligheids Commissie van de IMO (Trb. 1996, 18) naar aanleiding van het onderzoek na de ramp met de «Braer», nabij de Shetland Eilanden. Door deze voorzieningen kunnen bergingsschepen een snelle sleepverbinding tot stand brengen met een stuurloos geworden tankschip ten einde te voorkomen dat het een gevaar voor de omgeving en het maritieme milieu gaat vormen. Deze voorzieningen zijn met name van belang bij het tot stand brengen van sleepverbindingen in slechte weersomstandigheden.

Onderdeel S

Deze publicatieverplichting kan vervallen in verband met het gewijzigde artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet.

Onderdeel U

Het voorschrift dat bij de medische keuring ook het spraakorgaan dient te worden getest kan vervallen omdat bij de tegenwoordig toegepaste communicatiemiddelen de spraak een minder belangrijke rol speelt.

Onderdeel V

Artikel 119 is opnieuw vastgesteld omdat de oude tekst een aantal situaties ongeregeld liet. In de praktijk gaf dit aanleiding tot onduidelijkheid. Daarnaast bestond er behoefte om de tekst op enkele ondergeschikte punten aan te passen aan ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau. Door de bepaling in het eerste lid dat men bij de aanmonstering in het bezit dient te zijn van een geldige verklaring van geschiktheid en bekwaamheid, kan zonder bezwaar een reis worden afgemaakt indien de geldigheid van de verklaring tijdens een reis verloopt.
In het derde lid is de radio-operator toegevoegd. Ook voor deze functie schrijft het STCW-verdrag voor, dat men over een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid dient te beschikken. Het derde lid bepaalt de geldigheidsduur van een eerste verklaring van geschiktheid en bekwaamheid op vijf jaar, te rekenen vanaf de uitreikingsdatum van het vereiste diploma of getuigschrift. Daardoor wordt voorkomen dat er te veel tijd verstrijkt tussen het behalen van dat diploma of getuigschrift en het in praktijk toepassen van de opgedane kennis. Zou dat laatste het geval zijn, dan kan de aanvrager bij de aanvraag van een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid geen verklaring als bedoeld in het vierde lid, onder c, 1°, overleggen.
De eis in het vierde lid dat de drie maanden diensttijd onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag dienen te zijn behaald, is opgenomen om de

regeling beter aan te doen sluiten bij de voorschriften II/5 en III/5, eerste lid, onder b–iii, derde gedachtenstreepje, van de Bijlage bij het STCW–verdrag. Ook het onderscheid in de vereiste diensttijd tussen een radio–operator enerzijds en de overige officieren anderzijds vloeit rechtstreeks voor uit de Bijlage bij het STCW–verdrag, met name uit de voorschriften II/5 en III/5, eerste lid, onder b–i, voor de functies op de brug en in de machinekamer, en voorschrift IV/3, eerste lid, onder b–i voor de functie van radio–operator.

Onderdeel W

Op 1 januari 1996 is de Arbeidstijdenwet in werking getreden. Bij artikel 12:1, vierde lid, van die wet is de Wet arbeids– en rusttijden zeescheepvaart ingetrokken. Ingevolge artikel 12:14, derde lid, echter blijft de laatstgenoemde wet van toepassing gedurende drie jaren na de datum van publicatie van de Arbeidstijdenwet in het Staatsblad (17 december 1995) of, indien dit korter is, totdat het Arbeidstijdenbesluit vervoer in werking is getreden. In artikel XVII is bepaald dat dit onderdeel op dat zelfde tijdstip in werking treedt.

Onderdeel X

Als gevolg van de wijziging in artikel 130g worden de nadere regels niet meer door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld, maar bij ministeriële regeling.

Onderdeel Z

De verplichting om medewerking te verlenen aan een onderzoek was geregeld in het oude artikel 2 van het Schepenbesluit 1965. Het nieuwe artikel 133a dient ter vervanging daarvan. Het betreft hier met name de onderzoeken in het kader van de verlening en de vernieuwing van certificaten.

Onderdeel AA

Evenals het nieuwe artikel 43a (zie hiervoor, onderdeel F) bevat ook de nieuwe tekst van artikel 135a, eerste lid, voornamelijk een verduidelijking ten opzichte van de oude tekst.

Onderdeel AB

Artikel 158a bevat de verplichting voor de kapitein om de gegevens te melden die door de bevoegde lokale autoriteit van hem worden gevraagd. De te melden gegevens, die betrekking hebben op het schip zelf, de aankomst, het vertrek, of de positie van het schip, alsmede op de lading of de uit te voeren reis, dienen te worden gemeld overeenkomstig een daartoe door de IMO in het leven geroepen model, dat geldt voor alle schepen

en dat door de lokale autoriteit in zijn meldingsregels dient te zijn overgenomen. Voor bepaalde categorieën schepen en voor schepen die bepaalde ladingen vervoeren, dienen er aanvullende gegevens te worden gemeld. Dergelijke meldingsverplichtingen dragen bij aan de veiligheid op zee en aan de bescherming van het maritieme milieu. Het niet naleven van dit voorschrift is een strafbaar feit, zie onderdeel AH.

Onderdeel AE

Het nieuwe artikel 164 legt de eigenaar van een schip de verplichting op om een veiligheidsmanagementsysteem te ontwikkelen en toe te passen volgens de regels van de ISM-code. Artikel 164a dient, evenals het nieuwe artikel 133a (zie onderdeel Y), ter vervanging van het oude artikel 2. Ook de eigenaar is verplicht medewerking te verlenen aan de onderzoeken in verband met de certificering.

Onderdeel AF

Aan artikel 165 is een nieuw tweede lid toegevoegd om toezicht mogelijk te maken bij ingrijpende veranderingen en herstellingen van het schip. Deze bepaling komt overeen met het vervallen artikel 12 van het Schepenbesluit 1965.

Onderdeel AH

Op grond van het nieuwe artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet kunnen bij ministeriële regeling vrijstellingen worden verleend. Het tweede lid van dat artikel geeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid om in bijzondere gevallen voor een individueel schip ontheffing te verlenen (zie ook artikel 18 van het Schepenbesluit 1965). Artikel 172 is daarmee overbodig geworden en kan vervallen.

Onderdeel AI

Evenals de wijziging van artikel 130g (zie onderdeel X) heeft deze wijziging tot doel de bevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om regels te stellen om te zetten in een ministeriële bevoegdheid.

Onderdeel AJ

De artikelen, waarvan overtreding als een strafbaar feit wordt aangemerkt, zijn overgenomen uit de ingetrokken artikelen 176 tot en met 181. Toegevoegd is slechts artikel 158a inzake meldingsverplichtingen.

Artikel II

Dit artikel bevat de aanpassing van de technische voorschriften in Bijlage I aan het in de inleiding reeds genoemde Protocol bij het Uitwateringsverdrag. In onderdeel H, onder 2, is uitvoering gegeven aan resolutie A.784(19) van de Algemene Vergadering van de IMO van 23 november 1995, houdende wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966 (Trb. 1996, 158).

Artikel III

Onderdeel B

Artikel 22 van bijlage II is opnieuw vastgesteld. Het eerste lid is voornamelijk gemoderniseerd. Het tweede lid was bij een eerdere wijziging van het Schepenbesluit 1965 ten onrechte geschrapt (wijziging van 13 november 1991, Stb. 640). Dat is bij deze hersteld.

Artikel V

De nieuwe bijlage VI bevat de Nederlandse vertaling van de ISM-code (zie de inleiding, § 4). Deze vertaling komt overeen met de bijlage bij verordening (EG) nr. 3051/95.

Artikel VI

Bijlage X, die voorschriften bevatte voor ankers en kettingen, is vervallen, zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel H.

Artikel XIII (Wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit)

Onderdelen A en C

Voor de omschrijving van de klassebureaus wordt aangesloten bij het Schepenbesluit 1965.

Onderdeel B

Artikel 3, vrijstellingen en ontheffingen, is overbodig geworden door het nieuwe artikel 5 van de Schepenwet. Artikel 8, voortdurend toezicht, kan vervallen omdat in de artikelen 10, 11 en 12 van de Schepenwet de taken en bevoegdheden van de Scheepvaartinspectie zijn geregeld.

Onderdelen D en E

De verplichting tot het verlenen van medewerking bij onderzoeken, die dienen plaats te vinden in het kader van de verlening, verlenging en vernieuwing van certificaten, was geregeld in het oude artikel 11 van het Vissersvaartuigenbesluit. Het nieuwe artikel 10 vervangt dat artikel. Het oude artikel 11 kan daarom vervallen.

Onderdeel L

De nieuwe formulering van artikel 24, certificaat van ontheffing, vloeit voort uit de wijziging van artikel 5 van de Schepenwet, zie ook de toelichting bij onderdeel B.

Onderdeel Z

Het verlenen van vrijstelling geschiedt op grond van het nieuwe artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet bij ministeriële regeling. Het eerste lid van artikel 275 kan derhalve vervallen.

Onderdelen AE en AF

Artikel 320, vierde lid, is overbodig geworden doordat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op grond van het nieuwe artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet ontheffing kan verlenen. Dit geldt eveneens voor artikel 343, zevende lid.

Artikelen XIV en XV

De erkenning van klassebureaus zal plaatsvinden krachtens de ministeriële regeling op grond van artikel 6, vierde lid, van de Schepenwet. De beide koninklijke besluiten waarbij particuliere onderzoekingsbureaus werden erkend, kunnen komen te vervallen.

Artikel XVI

In 1993 is begonnen met een geleidelijke invoering van het HSSC-systeem. Sindsdien worden, indien voor een schip nieuwe certificaten nodig zijn, HSSC-certificaten afgegeven. Gelet op het feit dat de geldigheidsduur van certificaten ten hoogste vijf jaar bedraagt, zal dus in de loop van 1998 het systeem volledig zijn ingevoerd. Op de certificaten die voor 1993 zijn afgegeven, moeten nog de oude regels, met name die betreffende de onderzoeken, van toepassing blijven. Deze overgangsbepaling voorziet daarin.

Artikel XVII

In verband met verordening (EG)3051/95 treden de bepalingen inzake de ISM-code voor eigenaren van schepen en voor ro-ro-veerboten in de zin van de verordening in werking met ingang van de dag na de bekendmaking van dit besluit (tweede lid, onder a). De overige tijdstippen van inwerkingtreding voor bepaalde schepen (tweede lid, onder b en c) stemmen overeen met de tijdstippen, genoemd in de IMO-resolutie A.741(18) (zie §4).

Resolutie MSC. 31(63), waarbij de verplichting tot het aanbrengen van noodsleepvoorzieningen werd ingesteld (zie artikel I, onderdeel P), bevat regels voor een gefaseerde inwerkingtreding. Deze zijn overgenomen in het derde lid, onder a en b.

Artikel XVIII

Sinds de totstandkoming is het Schepenbesluit 1965 reeds vele malen gewijzigd. Daarom wordt nu een integrale tekst van het besluit, zonder de bijlagen, in het Staatsblad geplaatst.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink